ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ **Αρ. Φύλλου 181**

12 Οκτωβρίου 2010

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 104

Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 191/1 της 18.7.2008), και της Οδηγίας 2009/131/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Οκτωβρίου 2009, περί τροποποιήσεως του παραρτήματος VII της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ (ΕΕ L 273/12 της 17.10.2009).

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις

α) του άρθρου 3 του Ν. 1338/1983 (Α΄ 34), όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 65 του Ν. 1892/1990 (Α΄ 101) και του άρθρου 4 του Ν. 1338/1983, όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 6 παρ. 4 του Ν. 1440/1984 (Α΄ 70) και τροποποιήθηκε, διαδοχικά, με τα άρθρα 7 του Ν. 1775/1988 (Α΄ 101), 31 του Ν. 2076/1992 (Α΄ 130), 19 του Ν. 2367/1995 (Α΄ 261), 22 του Ν. 2789/2000 (Α΄ 21) και 48 του Ν. 3427/2005 (Α΄ 312)·

β) του άρθρου δευτέρου του Ν. 3671/2008 «Κύρωση της Συνθήκης της Λισσαβώνας που τροποποιεί τη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση, τη Συνθήκη περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ορισμένες συναφείς πράξεις» (Α΄ 129)·

γ) του άρθρου 90 του Κώδικα Νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά όργανα, που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του Π.Δ. 63/2005 «Κωδικοποίηση της νομοθεσίας για τη Κυβέρνηση και τα κυβερνητικά όργανα» (Α΄ 98).

2. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού.

3. Την αριθ. 191/2010 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, μετά από πρόταση του Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας καθώς και του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, αποφασίζουμε:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄
ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1
Σκοπός και πεδίο εφαρμογής
(άρθρο 1 της Οδηγίας)

1. Σκοπός του παρόντος διατάγματος είναι η εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 191/1 της 18.7.2008), όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2009/131/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Οκτωβρίου 2009, περί τροποποιήσεως του παραρτήματος VII της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ (ΕΕ L 273/12 της 17.10.2009), και συμπληρώνεται με την απόφαση 2009/965/ΕΚ της Επιτροπής, της 30ής Νοεμβρίου 2009, περί του εγγράφου αναφοράς που αναφέρεται στο άρθρο 27 παράγραφος 4 της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 341/1 της 22.12.2009) και την απόφαση 2007/756/ΕΚ της Επιτροπής, της 9ης Νοεμβρίου 2007, σχετικά με τη θέσπιση κοινής προδιαγραφής για το εθνικό μητρώο οχημάτων (ΕΕ L 305/30 της 23.11.2007).

Ειδικότερα, το παρόν διάταγμα έχει ως στόχο τον καθορισμό των προϋποθέσεων που πρέπει να πληρούνται για να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος, κατά τρόπο συμβατό προς τις διατάξεις του Π.Δ. 160/2007 (Α΄ 201) όπως αυτό ισχύει. Οι προϋποθέσεις αυτές αφορούν τη μελέτη, την κατασκευή, τη θέση σε λειτουργία, την αναβάθμιση, την ανακαίνιση, την επιχειρησιακή λειτουργία και τη συντήρηση των τμημάτων του συστήματος αυτού, καθώς και τα επαγγελματικά προσόντα και τους όρους υγείας και ασφαλείας του προσωπικού που συμμετέχει στην επιχειρησιακή λειτουργία και τη συντήρηση του συστήματος.

2. Η επιδίωξη του στόχου αυτού πρέπει να οδηγήσει στον καθορισμό βέλτιστου επιπέδου τεχνικής εναρμόνισης και:

α) να διευκολύνει, να βελτιώσει και να αναπτύξει τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορικές υπηρεσίες στο

εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και με τις τρίτες χώρες·

β) να συντελέσει στη σταδιακή υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς τεχνικού εξοπλισμού και υπηρεσιών κατασκευής, ανακαίνισης, αναβάθμισης και λειτουργίας του σιδηροδρομικού συστήματος εντός της Κοινότητας·

γ) να συντελέσει στη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος εντός της Κοινότητας.

3. Εξαιρούνται από τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος:

α) οι μητροπολιτικοί σιδηρόδρομοι (μετρό) για τα υποσυστήματα τους εκτός της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, τα τραμ και τα υπόλοιπα ελαφρά σιδηροδρομικά συστήματα·

β) τα δίκτυα τα οποία είναι λειτουργικώς χωριστά από τα υπόλοιπα σιδηροδρομικά συστήματα και προορίζονται μόνο για τη λειτουργία τοπικών, αστικών ή προαστιακών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, καθώς και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις με δραστηριότητες μόνο στα δίκτυα αυτά·

γ) η ιδιωτική σιδηροδρομική υποδομή και τα σιδηροδρομικά οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε αυτήν, που υπάρχουν για να χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από τον κύριο της υποδομής για τις δικές του μεταφορές φορτίου·

δ) οι υποδομές και τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά και μόνον για τοπική, ιστορική ή τουριστική χρήση.

4. Το πεδίο εφαρμογής των Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) επεκτείνεται σταδιακά σύμφωνα με το άρθρο 8, ώστε να καλύψει ολόκληρο το σιδηροδρομικό σύστημα, συμπεριλαμβανομένης της σιδηροδρομικής πρόσβασης στους τερματικούς σταθμούς και τις κύριες εγκαταστάσεις λιμένων που εξυπηρετούν, πραγματικά ή δυνητικά, περισσότερους από έναν χρήστες, με την επιφύλαξη των παρεκκλίσεων του άρθρου 9 από την εφαρμογή των ΤΠΔ.

Άρθρο 2
Ορισμοί
(άρθρο 2 της Οδηγίας)

Για τους σκοπούς του παρόντος διατάγματος νοούνται ως:

α) «αναβάθμιση»: σοβαρές εργασίες μετατροπής ενός υποσυστήματος ή τμήματος ενός υποσυστήματος οι οποίες βελτιώνουν τις συνολικές επιδόσεις του υποσυστήματος·

β) «αναθέτων φορέας»: κάθε φορέας, δημόσιος ή ιδιωτικός, που παραγγέλλει τη μελέτη ή/και την κατασκευή ή την ανακαίνιση ή την αναβάθμιση υποσυστήματος. Αυτός ο φορέας μπορεί να είναι σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστής υποδομής ή κάτοχος, ή ο εργολάβος που είναι επιφορτισμένος με την εκτέλεση του έργου·

γ) «ανακαίνιση»: σοβαρές εργασίες υποκατάστασης ενός υποσυστήματος ή τμήματος ενός υποσυστήματος οι οποίες δεν τροποποιούν τις συνολικές επιδόσεις του υποσυστήματος·

δ) «αντικατάσταση στο πλαίσιο συντήρησης»: αντικατάσταση στοιχείων από άλλα με την ίδια λειτουργία και τις ίδιες επιδόσεις στο πλαίσιο προληπτικής ή διορθωτικής συντήρησης·

ε) «βασικές απαιτήσεις»: το σύνολο των προϋποθέσεων που περιγράφονται στο άρθρο 37 παράρτημα ΙΙΙ στις οποίες πρέπει να ανταποκρίνονται το σιδηροδρομικό σύστημα, τα υποσυστήματα και τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών·

στ) «διαλειτουργικότητα»: η ικανότητα του σιδηροδρομικού συστήματος να επιτρέπει την ασφαλή και συνεχή κυκλοφορία αμαξοστοιχιών με την επίτευξη των απαιτούμενων επιδόσεων στις συγκεκριμένες γραμμές. Η ικανότητα αυτή εξαρτάται από το σύνολο των κανονιστικών, τεχνικών και επιχειρησιακών προϋποθέσεων που πρέπει να τηρούνται προκειμένου να πληρούνται οι βασικές απαιτήσεις·

ζ) «διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα»: τα διευρωπαϊκά συστήματα, συμβατικά ή υψηλών ταχυτήτων, όπως ορίζονται στο άρθρο 37 παράρτημα Ι, παράγραφοι 1 και 2 αντιστοίχως·

η) «δίκτυο»: οι γραμμές, οι σταθμοί, τα τερματικά και κάθε είδους σταθερός εξοπλισμός που απαιτείται για τη διασφάλιση της ασφαλούς και συνεχούς λειτουργίας του σιδηροδρομικού συστήματος·

θ) «εθνική αρχή για την ασφάλεια»: το «Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων» που προβλέπεται στην παράγραφο 1 του άρθρου 15 του Π.Δ. 160/2007, εφεξής η «Αρχή»·

ι) «εθνική σιδηροδρομική υποδομή»: όπως ορίζεται στο άρθρο 2 του Π.Δ. 41/2005 (Α΄ 60)·

ια) «ειδική περίπτωση»: κάθε μέρος του σιδηροδρομικού συστήματος για το οποίο στις ΤΠΔ χρειάζονται ειδικές, προσωρινές ή οριστικές, διατάξεις εξαιτίας περιορισμών γεωγραφικών, τοπογραφικών, αστικού περιβάλλοντος ή συνοχής με το υπάρχον σύστημα. Σ' αυτό μπορεί να περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, οι σιδηροδρομικές γραμμές και τα δίκτυα που είναι αποκομμένα από το δίκτυο της υπόλοιπης Κοινότητας, το περιτύπωμα, το εύρος τροχιάς ή η απόσταση μεταξύ των αξόνων των τροχιών, τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά και μόνο για τοπική, περιφερειακή ή ιστορική χρήση, και τα οχήματα τα προερχόμενα από τρίτες χώρες·

ιβ) «εναρμονισμένο πρότυπο»: κάθε ευρωπαϊκό πρότυπο το οποίο έχει εκδώσει κάποιος από τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης που μνημονεύονται στο άρθρο 12, παράρτημα Ι, του Π.Δ. 39/2001 (Α΄ 28) με το οποίο εναρμονίστηκε η ελληνική νομοθεσία προς την Οδηγία 98/34/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1998, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και κανονισμών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών (ΕΕ L 204/37 της 21.7.1998) στο πλαίσιο εντολής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που έχει εκδοθεί σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 6 παράγραφος 3 της ανωτέρω οδηγίας και το οποίο, μόνο ή σε συνδυασμό με άλλα πρότυπα αποτελεί λύση για την τήρηση νομοθετικής διάταξης·

ιγ) «επιτροπή του άρθρου 29»: η επιτροπή που έχει συσταθεί με το άρθρο 21 της Οδηγίας 96/48/ΕΚ (ΕΕ L 235/6 της 17.9.1996) για να επικουρεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή·

ιδ) «έργο σε προχωρημένο στάδιο εξέλιξης»: κάθε έργο του οποίου η φάση προγραμματισμού/κατασκευής βρίσκεται σε τέτοιο στάδιο που θα ήταν απαράδεκτη η

τροποποίηση της συγγραφής υποχρεώσεων. Το σχετικό κώλυμα μπορεί να είναι νομικό, συμβατικό, οικονομικό, χρηματοδοτικό, κοινωνικό ή περιβαλλοντικό, και πρέπει να αιτιολογείται δεόντως·

ιε) «ευρωπαϊκή προδιαγραφή»: κοινή τεχνική προδιαγραφή, ευρωπαϊκή τεχνική έγκριση ή εθνικό πρότυπο με το οποίο έχει μεταφερθεί κάποιο ευρωπαϊκό πρότυπο, όπως ορίζεται με το άρθρο 60, παράρτημα XXI, του Π.Δ. 59/2007 (Α΄ 63) όπως ισχύει.·

ιστ) «Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων»: ο οργανισμός που ιδρύθηκε με τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 881/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (ΕΕ L 220/3 της 21.6.2004)·

ιζ) «θεμελιώδεις παράμετροι»: κάθε κανονιστική, τεχνική ή επιχειρησιακή προϋπόθεση, κρίσιμη για τη διαλειτουργικότητα, που διευκρινίζεται στην αντίστοιχη ΤΠΔ·

ιη) «θέση σε λειτουργία»: το σύνολο εργασιών με τις οποίες ένα υποσύστημα ή ένα όχημα τίθεται στην επιχειρησιακή κατάσταση την προβλεπόμενη από κατασκευής·

ιθ) «κάτοχος»: το πρόσωπο ή ο φορέας που εκμεταλλεύεται όχημα ως μέσο μεταφοράς, είτε ως ιδιοκτήτης είτε ως νομέας οχήματος, και που είναι καταχωρισμένο με την ιδιότητα αυτή στο εθνικό μητρώο οχημάτων του άρθρου 30 του παρόντος·

κ) «κοινοποιημένοι οργανισμοί»: οι οργανισμοί που είναι επιφορτισμένοι με την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας χρήσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας ή τη διεξαγωγή της διαδικασίας επαλήθευσης «CE» των υποσυστημάτων·

κα) «όχημα»: σιδηροδρομικό όχημα ικανό να κινείται με δικούς του τροχούς σε σιδηροδρομικές γραμμές, με ή χωρίς έλξη. Το όχημα αποτελείται από ένα ή περισσότερα δομικά και λειτουργικά υποσυστήματα ή μέρη τέτοιων υποσυστημάτων·

κβ) «σειρά»: σύνολο πανομοιότυπων οχημάτων ενός τύπου σχεδίασης·

κγ) «στοιχεία διαλειτουργικότητας»: κάθε απλό συστατικό στοιχείο, ομάδα συστατικών στοιχείων, υποσύνολο ή πλήρες σύνολο υλικών ενσωματωμένων ή προοριζόμενων να ενσωματωθούν σε υποσύστημα, από το οποίο εξαρτάται άμεσα ή έμμεσα η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος. Η έννοια του «στοιχείου» καλύπτει στοιχεία υλικά όσο και άυλα, όπως το λογισμικό·

κδ) «τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας» («ΤΠΔ»): προδιαγραφή που έχει εγκριθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σύμφωνα με την Οδηγία 2008/57/ΕΚ και ισχύει για κάθε υποσύστημα ή τμήμα υποσυστήματος προκειμένου αυτό να ανταποκρίνεται στις βασικές απαιτήσεις και να εξασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος·

κε) «τύπος»: ο τύπος οχήματος που ορίζει τα βασικά χαρακτηριστικά σχεδίασης του οχήματος τα οποία καλύπτονται από ενιαίο πιστοποιητικό εξέτασης τύπου που περιγράφεται στην ενότητα Β της απόφασης 768/2008/ΕΚ (ΕΕ L 218/82 της 13.8.2008)·

κστ) «υπάρχον σιδηροδρομικό σύστημα»: το σύνολο το οποίο απαρτίζεται από τη σιδηροδρομική υποδομή, συμπεριλαμβανομένων των γραμμών και των μόνιμων εγκαταστάσεων, του υπάρχοντος σιδηροδρομικού δικτύου, και από τα οχήματα κάθε κατηγορίας και προέλευσης που κυκλοφορούν στην υποδομή αυτή·

κζ) «υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας»: ο υπεύθυνος για τη συντήρηση του οχήματος φορέας που έχει καταχωρισθεί με την ιδιότητα αυτή στο εθνικό μητρώο οχημάτων.

κη) «υποσυστήματα»: το αποτέλεσμα της υποδιαίρεσης του σιδηροδρομικού συστήματος κατά το άρθρο 37 παράρτημα ΙΙ. Τα υποσυστήματα για τα οποία πρέπει να καθορίζονται βασικές απαιτήσεις είναι δομικής ή λειτουργικής φύσεως·

Άρθρο 3
Γενική συνοχή
(άρθρο 3 της Οδηγίας)

1. Οι διατάξεις του παρόντος διατάγματος αφορούν, για κάθε υποσύστημα, τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, τις διεπαφές και τις διαδικασίες, καθώς και τις προϋποθέσεις γενικής συνοχής του σιδηροδρομικού συστήματος που απαιτούνται για την επίτευξη της διαλειτουργικότητάς του.

2. Οι διατάξεις του παρόντος διατάγματος εφαρμόζονται με την επιφύλαξη άλλων σχετικών κοινοτικών διατάξεων. Ωστόσο, στην περίπτωση των στοιχείων διαλειτουργικότητας, συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών, για την πλήρωση των βασικών απαιτήσεων του παρόντος διατάγματος ενδέχεται να απαιτείται η χρήση ειδικών ευρωπαϊκών προδιαγραφών που θα καταρτιστούν προς το σκοπό αυτό.

Άρθρο 4
Βασικές απαιτήσεις
(άρθρο 4 της Οδηγίας)

1. Το σιδηροδρομικό σύστημα, τα υποσυστήματα, τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών, πληρούν τις σχετικές με αυτά βασικές απαιτήσεις.

2. Οι πρόσθετες τεχνικές προδιαγραφές του άρθρου 26 του Π.Δ. 59/2007, οι οποίες είναι αναγκαίες για τη συμπλήρωση των ευρωπαϊκών προδιαγραφών ή των άλλων προτύπων που χρησιμοποιούνται στην Κοινότητα δεν πρέπει να αντιβαίνουν στις βασικές απαιτήσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄
ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

Άρθρο 5
Περιεχόμενο των ΤΠΔ
(άρθρο 5 της Οδηγίας)

1. Κάθε υποσύστημα αποτελεί αντικείμενο μιας ΤΠΔ. Εφόσον απαιτείται, ένα υποσύστημα είναι δυνατόν να αποτελέσει αντικείμενο περισσότερων ΤΠΔ, ενώ μια ΤΠΔ είναι δυνατόν να καλύπτει περισσότερα του ενός υποσυστήματα.

2. Τα υποσυστήματα είναι σύμφωνα προς τις ΤΠΔ που ισχύουν κατά τη στιγμή της θέσης σε λειτουργία, της ανακαίνισης ή της αναβάθμισής τους σύμφωνα με το παρόν διάταγμα. Η εν λόγω συμμόρφωση διατηρείται συνεχώς καθ' όλη τη χρήση κάθε υποσυστήματος.

3. Στο βαθμό που απαιτείται για την επίτευξη του στόχου του άρθρου 1, κάθε ΤΠΔ:

α) καθορίζει το σκοπούμενο πεδίο εφαρμογής (τμήμα του δικτύου ή οχήματα κατά το άρθρο 37 παράρτημα Ι, υποσύστημα ή μέρος υποσυστήματος κατά το άρθρο 37 παράρτημα ΙΙ)·

β) διευκρινίζει τις βασικές απαιτήσεις του σχετικού υποσυστήματος και των διεπαφών του με άλλα υποσυστήματα·

γ) καθορίζει τις λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να πληρούνται από το υποσύστημα και τις διεπαφές του με άλλα υποσυστήματα. Εφόσον απαιτείται, οι εν λόγω προδιαγραφές μπορούν να διαφοροποιούνται ανάλογα με τη χρήση του υποσυστήματος, π.χ. ανάλογα με τις κατηγορίες γραμμών, κόμβων ή/και οχημάτων υλικού που προβλέπονται στο άρθρο 37 παράρτημα Ι·

δ) προσδιορίζει τα στοιχεία διαλειτουργικότητας και τις διεπαφές που πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο ευρωπαϊκών προδιαγραφών, συμπεριλαμβανομένων των ευρωπαϊκών προτύπων, οι οποίες είναι αναγκαίες για να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος·

ε) σημειώνει, σε κάθε υπό εξέταση περίπτωση, τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται για να αξιολογείται η συμμόρφωση ή η καταλληλότητα χρήσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας αφενός, ή η επαλήθευση «CE» των υποσυστημάτων αφετέρου. Οι εν λόγω διαδικασίες βασίζονται στις ενότητες που ορίζονται στην απόφαση 768/2008/ΕΚ·

στ) περιγράφει τη στρατηγική εφαρμογής της ΤΠΔ. Ειδικότερα, είναι αναγκαίο να διευκρινίζονται τα διανυτέα στάδια για την προοδευτική μετάβαση από την υπάρχουσα κατάσταση στην τελική κατάσταση γενικευμένης τήρησης της ΤΠΔ·

ζ) περιγράφει, για το οικείο προσωπικό, τις προϋποθέσεις από άποψη επαγγελματικών προσόντων και υγείας και ασφάλειας κατά την εργασία που απαιτούνται για την επιχειρησιακή λειτουργία και τη συντήρηση του υπόψη υποσυστήματος καθώς και για την εφαρμογή της ΤΠΔ.

4. Κάθε ΤΠΔ καταρτίζεται αφού εξετασθεί το υπάρχον υποσύστημα και παρουσιάζει ένα υποσύστημα στόχο που μπορεί να προκύψει προοδευτικά και εντός εύλογου χρονικού διαστήματος. Κατά τον τρόπο αυτό η σταδιακή θέσπιση των ΤΠΔ και η τήρησή τους παρέχουν τη δυνατότητα να επιτευχθεί προοδευτικά η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος.

5. Οι ΤΠΔ διαφυλάσσουν προσηκόντως τη συνοχή του υπάρχοντος σιδηροδρομικού συστήματος της Χώρας. Για το σκοπό αυτό μπορούν να προβλέπονται για κάθε ΤΠΔ ειδικές περιπτώσεις, τόσο σε θέματα δικτύου όσο και σε θέματα οχημάτων. Ιδιαίτερη προσοχή δίδεται στο περιτύπωμα, στο εύρος τροχιάς ή στην απόσταση μεταξύ των αξόνων των τροχιών καθώς και των οχημάτων που προέρχονται από τρίτες χώρες ή με προορισμό τρίτες χώρες. Για κάθε ειδική περίπτωση οι ΤΠΔ καθορίζουν τις λεπτομέρειες εφαρμογής των στοιχείων των ΤΠΔ κατά τις περιπτώσεις (γ) έως (ζ) της παραγράφου 3.

6. Εάν ορισμένες τεχνικές παράμετροι οι οποίες αντιστοιχούν στις βασικές απαιτήσεις δεν είναι δυνατόν να καλυφθούν ρητώς από ΤΠΔ, τότε αυτές προσδιορίζονται σαφώς σε παράρτημα της ΤΠΔ ως ανοικτά σημεία. Για τα ζητήματα αυτά εφαρμόζεται η παράγραφος 3 του άρθρου 17.

7. Οι ΤΠΔ δεν παρεμποδίζουν τις αποφάσεις του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων σχετικά με τη χρήση των υποδομών για την κυκλοφορία οχημάτων μη διεπομένων από τις ΤΠΔ.

8. Στις ΤΠΔ είναι δυνατόν να γίνεται ρητή, σαφώς προσδιορισμένη παραπομπή σε ευρωπαϊκά ή διεθνή πρότυπα ή προδιαγραφές ή τεχνικά έγγραφα δημοσιευόμενα από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων όταν αυτό είναι απολύτως αναγκαίο για την υλοποίηση του στόχου της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ προς την οποία η ελληνική νομοθεσία εναρμονίζεται με το παρόν διάταγμα. Στην περίπτωση αυτή, τα εν λόγω πρότυπα ή προδιαγραφές (ή τα σχετικά αποσπάσματά τους) ή τεχνικά έγγραφα θεωρούνται παραρτήματα της οικείας ΤΠΔ και η εφαρμογή τους καθίσταται υποχρεωτική από τη στιγμή που τίθεται σε ισχύ η ΤΠΔ. Εάν δεν υπάρχουν τέτοια πρότυπα ή προδιαγραφές ή τεχνικά έγγραφα και εν αναμονή της κατάρτισής τους, είναι δυνατόν να γίνεται παραπομπή σε άλλα σαφώς καθορισμένα κανονιστικά έγγραφα. Στην περίπτωση αυτή, τα έγγραφα είναι ευκόλως προσιτά και κοινής χρήσεως.

Άρθρο 6
Θέσπιση, αναθεώρηση και δημοσίευση των ΤΠΔ
(άρθρο 6 της Οδηγίας)

1. Η θέσπιση, αναθεώρηση και δημοσίευση των ΤΠΔ γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

2. Τα σχέδια ΤΠΔ και τα επακόλουθα σχέδια τροποποιήσεων τους συντάσσονται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων κατόπιν εντολής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Τα σχέδια των ΤΠΔ υποβάλλονται στην «επιτροπή του άρθρου 29», στην οποία εκπροσωπείται η Χώρα μας από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Στο σχέδιο κάθε ΤΠΔ επισυνάπτεται έκθεση για τη συνολική εκτίμηση του αναμενόμενου κόστους και οφέλους της εφαρμογής της ΤΠΔ. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να ζητήσει να συμπεριληφθούν στην ανωτέρω έκθεση εναλλακτικές λύσεις που πρέπει να εξετασθούν.

3. Κατά την κατάρτιση, την έκδοση και την αναθεώρηση κάθε ΤΠΔ (συμπεριλαμβανομένων των θεμελιωδών παραμέτρων) λαμβάνονται υπόψη το αναμενόμενο κόστος και όφελος όλων των εξεταζόμενων τεχνικών λύσεων καθώς και οι μεταξύ τους διεπαφές, προκειμένου να καθορισθούν και να υλοποιηθούν οι προσφορότερες λύσεις. Η «επιτροπή του άρθρου 29», τηρείται τακτικά ενήμερη για τις εργασίες κατάρτισης των ΤΠΔ. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων συμμετέχει στην εκτίμηση αυτή παρέχοντας τα αναγκαία δεδομένα. Προς τούτο ο διαχειριστής σιδηροδρομικής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχουν στην Αρχή όλα τα σχετικά στοιχεία.

4. Ο κατάλογος των ενώσεων και οργανισμών των οποίων πρέπει να ζητείται η γνώμη καταρτίζεται από

την Επιτροπή, μετά από γνωμοδότηση της «επιτροπής του άρθρου 29» και μπορεί να επανεξετάζεται και να προσαρμόζεται στα πρόσφατα δεδομένα κατόπιν αιτήσεως του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μετά από εισήγηση της Αρχής.

5. Αν η αναθεώρηση ΤΠΔ οδηγήσει σε τροποποίηση των απαιτήσεων, η νέα εκδοχή των ΤΠΔ πρέπει να εξασφαλίζει συμβατότητα με υποσυστήματα που έχουν ήδη τεθεί σε χρήση σύμφωνα με προηγούμενες εκδοχές των ΤΠΔ. Εφόσον απαιτείται νέα έγκριση ή ανακαίνιση ή αναβάθμιση των συγκεκριμένων υποσυστημάτων για πλήρως τεκμηριωμένους λόγους ασφάλειας ή διαλειτουργικότητας, οι σχετικές προθεσμίες πρέπει να καθορίζονται είτε με τις ΤΠΔ είτε, αν είναι σκόπιμο, από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μετά από εισήγηση της Αρχής.

Άρθρο 7
Ελλείψεις των ΤΠΔ
(άρθρο 7 της Οδηγίας)

Αν, μετά από έγκριση ΤΠΔ, κριθεί ότι αυτές δεν ικανοποιούν πλήρως τις βασικές απαιτήσεις το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση της Αρχής, υποβάλλει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικό αίτημα.

Άρθρο 8
Επέκταση του πεδίου εφαρμογής των ΤΠΔ
(άρθρο 8 της Οδηγίας)

1. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκδίδει μία ή περισσότερες νέες ΤΠΔ ή/και την αναθεώρηση των ΤΠΔ που έχουν ήδη εκδοθεί, προκειμένου να καλυφθούν οι γραμμές και τα οχήματα που δεν καλύπτονται ακόμη.

2. Μέχρις ότου επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής των ΤΠΔ ώστε να καλύπτουν το σύνολο του σιδηροδρομικού συστήματος:

α) εγκρίσεις για τη θέση σε λειτουργία:

αα) οχημάτων, εποχούμενων υποσυστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν τουλάχιστον εν μέρει στο τμήμα του δικτύου το οποίο δεν εμπίπτει ακόμη στο πεδίο εφαρμογής των ΤΠΔ, για το συγκεκριμένο μέρος του δικτύου,

ββ) υποσυστημάτων υποδομής, ενέργειας και ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης επί των γραμμών στα μέρη του δικτύου που δεν εμπίπτουν ακόμη στο πεδίο εφαρμογής των ΤΠΔ,

χορηγούνται σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες στους οποίους αναφέρεται το άρθρο 8 του Π.Δ. 160/2007 ή, κατά περίπτωση, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 17 του παρόντος διατάγματος·

β) εγκρίσεις για τη θέση σε λειτουργία οχημάτων που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν ενίοτε στο μέρος του δικτύου που δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των ΤΠΔ, για αυτό το μέρος του δικτύου, χορηγούνται σύμφωνα με τα άρθρα 21 έως 27 και τους εθνικούς κανόνες που αναφέρονται στο άρθρο 8 του Π.Δ. 160/2007, ή, κατά περίπτωση, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 17 του παρόντος διατάγματος.

3. Η εφαρμογή των νέων ή αναθεωρημένων ΤΠΔ δεν είναι υποχρεωτική στην περίπτωση έργων που βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο υλοποίησης ή που υπόκεινται σε σύμβαση υπό εκτέλεση κατά το χρόνο δημοσίευσης της σχετικής δέσμης ΤΠΔ.

Άρθρο 9
Παρεκκλίσεις
(άρθρο 9 της Οδηγίας)

1. Όταν δεν υπάρχουν σχετικές ειδικές περιπτώσεις, δεν είναι υποχρεωτική η εφαρμογή μιας ή περισσοτέρων ΤΠΔ σύμφωνα με το παρόν άρθρο στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) για έργο νέου υποσυστήματος, ανακαίνισης ή αναβάθμισης υφισταμένου υποσυστήματος ή για κάθε στοιχείο κατά την παράγραφο 1 του άρθρου 1, που βρίσκεται σε προχωρημένο στάδιο εξέλιξης ή αποτελεί αντικείμενο υπό εκτέλεση σύμβασης κατά τη δημοσίευση των εν λόγω ΤΠΔ·

β) για έργο ανακαίνισης ή αναβάθμισης υφισταμένου υποσυστήματος, όταν το περιτύπωμα, το εύρος τροχιάς ή η απόσταση μεταξύ των αξόνων των τροχιών, ή η τάση της ηλεκτρικής τροφοδότησης που προβλέπονται στις εν λόγω ΤΠΔ είναι ασύμβατα με εκείνα του υφισταμένου υποσυστήματος·

γ) για έργο νέου υποσυστήματος ή για έργο ανακαίνισης ή αναβάθμισης υφισταμένου υποσυστήματος, όταν το σιδηροδρομικό του δίκτυο είναι περίκλειστο ή αποκομμένο λόγω ιδιαίτερων γεωγραφικών συνθηκών από το σιδηροδρομικό δίκτυο της υπόλοιπης Κοινότητας·

δ) για κάθε έργο ανακαίνισης, επέκτασης ή αναβάθμισης υφισταμένου υποσυστήματος, όταν η εφαρμογή των εν λόγω ΤΠΔ διακυβεύει την οικονομική βιωσιμότητα του έργου ή/και τη συνοχή του σιδηροδρομικού συστήματος της Χώρας·

ε) όταν, μετά από ατύχημα ή φυσική καταστροφή, οι προϋποθέσεις ταχείας αποκατάστασης του δικτύου δεν επιτρέπουν τεχνικώς ή οικονομικώς τη μερική ή ολική εφαρμογή των αντίστοιχων ΤΠΔ·

στ) για οχήματα προερχόμενα από τρίτη χώρα ή με προορισμό τρίτη χώρα όπου το εύρος τροχιάς είναι διαφορετικό από εκείνο του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου εντός της Κοινότητας.

2. Σε όλες τις ανωτέρω περιπτώσεις, μετά από εισήγηση της Αρχής, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων διαβιβάζει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή φάκελο με τον οποίο κατατίθενται τα στοιχεία που αναφέρονται άρθρο 37 παράρτημα IX.

3. Στην περίπτωση (α) της παραγράφου 1, εντός ενός έτους από την έναρξη ισχύος κάθε ΤΠΔ, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κοινοποιεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατάλογο έργων στην Χώρα μας τα οποία ευρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο εξέλιξης.

4. Στις περιπτώσεις (α), (γ) και (ε) της παραγράφου 1, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ελέγχει τη συμβατότητα του φακέλου και ενημερώνει τη Χώρα μας σχετικά με τα αποτελέσματα της ανάλυσής της. Εφόσον απαιτείται, καταρτίζεται σύσταση σχετικά με τις προδιαγραφές που πρέπει να εφαρμοσθούν. Η Χώρα μας μπορεί να εφαρμόζει αμελλητί τις εναλλακτικές διατάξεις που προβλέπει το άρθρο 37 παράρτημα IX.

5. Στις περιπτώσεις (β), (δ) και (στ) της παραγράφου 1, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφασίζει αν η αίτηση παρέκκλισης γίνεται δεκτή. Πάντως, στην περίπτωση (β),

η απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής δεν αφορά το περιτύπωμα και το εύρος τροχιάς. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφασίζει εντός εξαμήνου από την υποβολή της αίτησης συνοδευόμενης από τον πλήρη φάκελο. Ελλείψει τέτοιας αποφάσεως, κρίνεται ότι έχει εγκριθεί η αίτηση. Εν αναμονή της απόφασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην περίπτωση (στ) της παραγράφου 1, μπορεί να εφαρμόζονται οι εναλλακτικές διατάξεις που προβλέπει το άρθρο 37 παράρτημα IX.

6. Ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις υποβάλλουν στην Αρχή όλα τα στοιχεία που αφορούν τις περιπτώσεις της παραγράφου 1.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

Άρθρο 10
Διάθεση στοιχείων διαλειτουργικότητας στην αγορά (άρθρο 10 της Οδηγίας)

1. Τα στοιχεία διαλειτουργικότητας επιτρέπεται:

α) να διατίθενται στην αγορά μόνον εφόσον επιτρέπουν την επίτευξη της διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος, τηρουμένων των βασικών απαιτήσεων·

β) να χρησιμοποιούνται στον τομέα χρήσης τους σύμφωνα με τον προορισμό τους και να εγκαθίστανται και να συντηρούνται δεόντως.

Οι διατάξεις αυτές δεν αποτελούν κώλυμα για τη θέση στην αγορά αυτών των στοιχείων για άλλες εφαρμογές.

2. Δεν επιτρέπεται οποιαδήποτε απαγόρευση, περιορισμός, ή παρεμπόδιση της διάθεσης στην αγορά στοιχείων διαλειτουργικότητας προοριζομένων να χρησιμοποιηθούν στο σιδηροδρομικό σύστημα, εφόσον αυτά πληρούν τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος. Ειδικότερα, δεν μπορεί να απαιτείται η διενέργεια ελέγχων που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο της διαδικασίας για τη δήλωση συμμόρφωσης «CE» ή καταλληλότητας χρήσης, της οποίας τα στοιχεία παρατίθενται στο άρθρο 37 παράρτημα IV.

Άρθρο 11
Συμμόρφωση ή καταλληλότητα χρήσης (άρθρο 11 της Οδηγίας)

1. Τα στοιχεία διαλειτουργικότητας που συνοδεύονται από δήλωση συμμόρφωσης «CE» ή καταλληλότητας χρήσης θεωρούνται ότι πληρούν τις βασικές απαιτήσεις του παρόντος διατάγματος.

2. Κάθε στοιχείο διαλειτουργικότητας υποβάλλεται στη διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης και της καταλληλότητας χρήσης που εμφαίνεται στην αντίστοιχη ΤΠΔ και συνοδεύεται από τη σχετική δήλωση.

3. Κάποιο στοιχείο διαλειτουργικότητας θεωρείται ότι πληροί τις βασικές απαιτήσεις εφόσον συμμορφώνεται προς τις προϋποθέσεις που ορίζονται στις αντίστοιχες ΤΠΔ ή προς τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές που έχουν συνταχθεί για τη συμμόρφωση προς τις εν λόγω προϋποθέσεις.

4. Ανταλλακτικά για υποσυστήματα που έχουν ήδη τεθεί σε χρήση κατά την έναρξη ισχύος των αντίστοιχων ΤΠΔ μπορούν να εγκαθίστανται στα υποσυστήματα αυτά χωρίς να χρειάζεται να υποβληθούν στη διαδικασία της παραγράφου 2.

5. Οι ΤΠΔ μπορεί να προβλέπουν μεταβατική περίοδο για τα προϊόντα σιδηροδρόμων τα οποία οι ΤΠΔ προσδιορίζουν ως στοιχεία διαλειτουργικότητας και έχουν ήδη τοποθετηθεί στην αγορά όταν αυτές αρχίζουν να ισχύουν. Τα στοιχεία αυτά πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις της παραγράφου 1 του άρθρου 10.

Άρθρο 12
Μη συμμόρφωση των ευρωπαϊκών προδιαγραφών προς τις βασικές απαιτήσεις (άρθρο 12 της Οδηγίας)

Όταν το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κρίνει, μετά από εισήγηση της Αρχής, ότι ευρωπαϊκές προδιαγραφές οι οποίες χρησιμοποιούνται άμεσα ή έμμεσα για τους σκοπούς του παρόντος διατάγματος δεν πληρούν τις βασικές απαιτήσεις απευθύνεται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τη θέσπιση του πλέον ενδεδειγμένου μέτρου, δηλαδή:

α) τη μερική ή ολική απόσυρση αυτών των προδιαγραφών από τις δημοσιεύσεις όπου έχουν καταχωρισθεί ή την τροποποίησή τους, αφού ζητηθεί η γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί με την οδηγία 98/34/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1998, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και κανονισμών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών (ΕΕ L 204/37 της 21.7.1998), εάν πρόκειται για ευρωπαϊκά πρότυπα· ή

β) την αναθεώρηση της ΤΠΔ σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 7 της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

Άρθρο 13
Διαδικασία για τη δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης «CE» (άρθρο 13 της Οδηγίας)

1. Για να συντάξει τη δήλωση συμμόρφωσης «CE» ή καταλληλότητας χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, ο κατασκευαστής ή ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα αντιπρόσωπός του εφαρμόζει τις διατάξεις που προβλέπονται από τις σχετικές ΤΠΔ.

2. Όταν έτσι απαιτείται από την αντίστοιχη ΤΠΔ, η αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας πραγματοποιείται από τον κοινοποιημένο οργανισμό, στον οποίο έχει υποβάλει σχετική αίτηση ο κατασκευαστής ή αντιπρόσωπός του εγκατεστημένος στην Κοινότητα.

3. Όταν τα στοιχεία διαλειτουργικότητας αποτελούν αντικείμενο άλλων κοινοτικών οδηγιών που αφορούν άλλες πτυχές, η δήλωση συμμόρφωσης «CE» ή καταλληλότητας χρήσης αναφέρει, στην περίπτωση αυτή, ότι τα στοιχεία διαλειτουργικότητας ανταποκρίνονται και στις απαιτήσεις αυτών των άλλων οδηγιών.

4. Εάν ούτε ο κατασκευαστής ούτε αντιπρόσωπός του εγκατεστημένος στην Κοινότητα έχουν τηρήσει τις υποχρεώσεις των παραγράφων 1 και 3 του παρόντος άρθρου, οι υποχρεώσεις αυτές βαρύνουν κάθε άλλον που τοποθετεί το στοιχείο διαλειτουργικότητας στην αγορά. Τις ίδιες υποχρεώσεις υπέχει, σε ό,τι αφορά το παρόν προεδρικό διάταγμα, και εκείνος ο οποίος

συναρμολογεί στοιχεία διαλειτουργικότητας ή μέρος στοιχείων διαλειτουργικότητας διαφόρων προελεύσεων ή κατασκευάζει τα στοιχεία διαλειτουργικότητας για ιδία χρήση.

5. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 14:

α) κάθε διαπίστωση ότι έχει εκδοθεί παρατύπως δήλωση συμμόρφωσης «CE» συνεπάγεται για τον κατασκευαστή ή τον αντιπρόσωπό του εγκατεστημένο στην Κοινότητα την υποχρέωση να αποκαθιστά εφόσον είναι αναγκαίο, τη συμμόρφωση του στοιχείου διαλειτουργικότητας και να μεριμνά για την παύση της παράβασης, υπό τους όρους που θα καθορίζονται κάθε φορά με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων·

β) αν η μη συμμόρφωση συνεχιστεί, με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων λαμβάνονται μέτρα για να περιοριστεί ή να απαγορευτεί η τοποθέτηση του σχετικού στοιχείου διαλειτουργικότητας στην αγορά ή να εξασφαλιστεί η απόσυρσή του από την αγορά σύμφωνα με τις διαδικασίες του άρθρου 14.

Άρθρο 14
Μη συμμόρφωση των στοιχείων διαλειτουργικότητας προς τις βασικές απαιτήσεις
(άρθρο 14 της Οδηγίας)

1. Όταν διαπιστωθεί ότι ένα στοιχείο διαλειτουργικότητας, το οποίο συνοδεύεται από τη δήλωση συμμόρφωσης «CE» ή καταλληλότητας χρήσης, διατίθεται στην αγορά και χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον προορισμό του, ενδέχεται να μην ικανοποιεί τις βασικές απαιτήσεις, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση της Αρχής, λαμβάνονται μέτρα για τον περιορισμό της εφαρμογής του ή την απαγόρευση της χρήσης του ή την απόσυρση του στοιχείου από την αγορά. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ενημερώνει αμέσως την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τα μέτρα που έλαβε και αναφέρει τους λόγους της απόφασής του, διευκρινίζοντας, μεταξύ άλλων, εάν η μη συμμόρφωση οφείλεται σε:

α) μη τήρηση των βασικών απαιτήσεων·

β) κακή εφαρμογή των ευρωπαϊκών προδιαγραφών, στην περίπτωση ισχυρισμού ότι εφαρμόζονται οι εν λόγω προδιαγραφές·

γ) ανεπάρκεια των ευρωπαϊκών προδιαγραφών.

2. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διαβουλεύεται με τα ενδιαφερόμενα μέρη το συντομότερο δυνατόν. Εάν μετά τη διαβούλευση αυτή η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διαπιστώσει ότι το μέτρο είναι δικαιολογημένο, ενημερώνει αμέσως τη Χώρα μας καθώς και τα άλλα κράτη μέλη. Εάν μετά τη διαβούλευση αυτή η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διαπιστώσει ότι το μέτρο δεν δικαιολογείται, ενημερώνει αμέσως τη Χώρα μας, καθώς και τον κατασκευαστή ή αντιπρόσωπό του εγκατεστημένο στην Κοινότητα. Εφόσον η απόφαση στην οποία αναφέρεται η παράγραφος 1 αιτιολογείται με την ύπαρξη κενού στις ευρωπαϊκές προδιαγραφές, εφαρμόζεται η διαδικασία του άρθρου 12.

3. Όταν ένα στοιχείο διαλειτουργικότητας συνοδευόμενο από δήλωση συμμόρφωσης «CE» αποδεικνύεται στερούμενο συμμόρφωσης, με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα έναντι εκείνου που συνέταξε τη δήλωση και το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ενημερώνει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄
ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

Άρθρο 15
Διαδικασία για τη θέση σε χρήση
(άρθρο 15 της Οδηγίας)

1. Με την επιφύλαξη του κεφαλαίου Ε΄, επιτρέπεται η θέση σε χρήση δομικών υποσυστημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος, τα οποία βρίσκονται ή λειτουργούν στην Χώρα.

Για το σκοπό αυτό λαμβάνεται κάθε ενδεδειγμένο μέτρο ώστε τα εν λόγω υποσυστήματα να μπορούν να τίθενται σε χρήση μόνον εάν έχουν μελετηθεί, κατασκευαστεί και εγκατασταθεί κατά τρόπο που να ικανοποιούν τις σχετικές με αυτά βασικές απαιτήσεις όταν ενσωματώνονται στο σιδηροδρομικό σύστημα. Ειδικότερα, ελέγχεται:

α) η τεχνική συμβατότητα των εν λόγω υποσυστημάτων προς το σύστημα στο οποίο ενσωματώνονται·

β) η ασφαλής ενσωμάτωση των εν λόγω υποσυστημάτων σύμφωνα με τις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου 4 του Π.Δ. 160/2007 καθώς και με τις κοινές μεθόδους ασφάλειας που εγκρίνονται βάσει του άρθρου 6 του ίδιου Π.Δ.

2. Πριν τη θέση σε χρήση των υποσυστημάτων αυτών επαληθεύεται ότι τηρούνται, όπου έχουν εφαρμογή, οι απαιτήσεις των σχετικών ΤΠΔ σχετικά με τη λειτουργία και τη συντήρηση.

3. Μετά τη θέση των εν λόγω υποσυστημάτων σε χρήση, πραγματοποιείται η επαλήθευση αυτή:

α) για την υποδομή, στο πλαίσιο της έκδοσης και εποπτείας εγκρίσεων ασφαλείας σύμφωνα με το άρθρο 11 του Π.Δ. 160/2007·

β) για τα οχήματα, στο πλαίσιο της έκδοσης και εποπτείας πιστοποιητικών ασφαλείας σύμφωνα με το άρθρο 10 του Π.Δ. 160/2007.

Προς το σκοπό αυτό ακολουθούνται οι διαδικασίες αξιολόγησης και επαλήθευσης οι προβλεπόμενες στο πλαίσιο των σχετικών ΤΠΔ για τη δομή και τη λειτουργία.

4. Η έγκριση της θέσης σε λειτουργία των δομικών υποσυστημάτων που αποτελούν το σιδηροδρομικό σύστημα και η εξακρίβωση ότι αυτά τα υποσυστήματα λειτουργούν και συντηρούνται σύμφωνα με τις σχετικές βασικές απαιτήσεις γίνονται από την Αρχή. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, καθορίζεται η διαδικασία, τα δικαιολογητικά από τον αιτούντα και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια για έγκριση της θέσης σε λειτουργία υποσυστήματος σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος Κεφαλαίου.

Άρθρο 16
Ελεύθερη κυκλοφορία υποσυστημάτων
(άρθρο 16 της Οδηγίας)

Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου 1 του άρθρου 15, δεν επιτρέπεται, για λόγους που αφο-

ρούν το παρόν προεδρικό διάταγμα, η απαγόρευση, ο περιορισμός ή η παρακώλυση της κατασκευής, της θέσης σε χρήση και της επιχειρησιακής λειτουργίας δομικών υποσυστημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος τα οποία πληρούν τις βασικές απαιτήσεις. Ειδικότερα, δεν απαιτείται διενέργεια επαληθεύσεων που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί:

α) είτε στο πλαίσιο της διαδικασίας για την έκδοση της δήλωσης επαλήθευσης «CE», της οποίας τα στοιχεία παρατίθενται στο άρθρο 37, παράρτημα V,

β) ή σε άλλα κράτη μέλη, πριν ή μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος διατάγματος, προκειμένου να επαληθευτεί η συμμόρφωση προς τις ίδιες απαιτήσεις σε ίδιες συνθήκες λειτουργίας.

Άρθρο 17
Συμμόρφωση προς τις ΤΠΔ και τους εθνικούς κανόνες
(άρθρο 17 της Οδηγίας)

1. Θεωρούνται διαλειτουργικά και σύμφωνα προς τις σχετικές βασικές απαιτήσεις τα δομικά υποσυστήματα του σιδηροδρομικού συστήματος τα οποία συνοδεύονται από τη δήλωση επαλήθευσης «CE».

2. Τηρουμένων των βασικών απαιτήσεων, η επαλήθευση της διαλειτουργικότητας ενός δομικού υποσυστήματος του σιδηροδρομικού συστήματος γίνεται κατ' αναφορά προς τις ΤΠΔ, εφόσον υπάρχουν.

3. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, καταρτίζει, για κάθε υποσύστημα, κατάλογο των τεχνικών κανόνων που χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή των βασικών απαιτήσεων και κοινοποιεί τον κατάλογο αυτό στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή όταν:

α) δεν υπάρχει σχετική ΤΠΔ, ή

β) έχει κοινοποιηθεί παρέκκλιση δυνάμει του άρθρου 9, ή

γ) λόγω ειδικής περιπτώσεως απαιτείται η εφαρμογή τεχνικών κανόνων που δεν περιέχονται στην οικεία ΤΠΔ.

Ο κατάλογος αυτός κοινοποιείται:

αα) κάθε φορά που τροποποιείται ο κοινοποιημένος βάσει της παραγράφου 3 του άρθρου 16 του Π.Δ. 159/2007 κατάλογος τεχνικών κανόνων, ή

ββ) κατά την κοινοποίηση της παρέκκλισης, ή

γγ) μετά τη δημοσίευση της οικείας ΤΠΔ.

Ο διαχειριστής υποδομής παρέχει στην Αρχή όλους τους τεχνικούς κανόνες που αφορούν την υποδομή. Ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχουν στην Αρχή όλους τους τεχνικούς κανόνες που αφορούν το τροχαίο υλικό που χρησιμοποιούν.

Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ορίζει τους οργανισμούς οι οποίοι είναι αρμόδιοι να εφαρμόζουν, στην περίπτωση αυτών των τεχνικών κανόνων, τη διαδικασία επαλήθευσης που αναφέρεται στο άρθρο 18. Προϋπόθεση για τον ορισμό οργανισμού από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, αποτελεί η διαπίστευση του οργανισμού στον τομέα αρμοδιότητας του, είτε από το Εθνικό Σύστημα Διαπίστευσης (Ε.ΣΥ.Δ.) είτε από φορέα διαπίστευσης, μέλος των Συμφωνιών Αμοιβαίας Αναγνώρισης (EA MLAs) της Ευρωπαϊκής Συνεργασίας για τη Διαπίστευση.

Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων δημοσιοποιεί το πλήρες κείμενο των κοινοποιημένων κανόνων κατόπιν αιτήματος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Η θέσπιση νέων εθνικών κανόνων δεν πρέπει να δημιουργεί περαιτέρω φραγμούς και πρέπει να προάγει την κατάταξη των εθνικών κανόνων σύμφωνα με το άρθρο 27. Εάν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κρίνει ότι ο νέος κανόνας συνιστά μέσο αυθαίρετης διάκρισης ή συγκαλυμμένο περιορισμό των σιδηροδρομικών δραστηριοτήτων μεταξύ της Ελλάδας και άλλου κράτους μέλους, λαμβάνει σχετική απόφαση με αποδέκτη τη Χώρα μας.

Όσον αφορά τους αυστηρά τοπικούς κανόνες και περιορισμούς, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να επιλέγει να μην τους δημοσιοποιεί όπως προβλέπεται στην παρούσα παράγραφο. Στην περίπτωση αυτήν, μνημονεύονται οι εν λόγω κανόνες και περιορισμοί στα μητρώα υποδομής του άρθρου 32.

Η Αρχή μεριμνά ώστε οι δεσμευτικοί τεχνικοί κανόνες να δημοσιεύονται και να τίθενται στη διάθεση όλων: του διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, αιτούντων έγκρισης για θέση σε λειτουργία, σε σαφή γλώσσα κατανοητή από τους ενδιαφερόμενους.

Άρθρο 18
Διαδικασία για τη σύνταξη της δήλωσης επαλήθευσης «CE»
(άρθρο 18 της Οδηγίας)

1. Για τη σύνταξη της δήλωσης επαλήθευσης «CE», ο αιτών καλεί τον κοινοποιημένο οργανισμό που έχει επιλέξει για το σκοπό αυτό να κινήσει τη διαδικασία επαλήθευσης «CE» του άρθρου 37 παράρτημα VI. Ο αιτών μπορεί να είναι ο αναθέτων φορέας η ο κατασκευαστής ή αντιπρόσωπός τους στην Κοινότητα.

2. Η αποστολή του κοινοποιημένου οργανισμού, ο οποίος είναι επιφορτισμένος με τον έλεγχο «CE» ενός υποσυστήματος, αρχίζει από το στάδιο του σχεδίου και καλύπτει ολόκληρη την περίοδο της κατασκευής μέχρι το στάδιο της παραλαβής πριν να τεθεί σε λειτουργία το υποσύστημα. Καλύπτει επίσης την επαλήθευση των διεπαφών του υποσυστήματος αυτού με το σύστημα στο οποίο ενσωματώνεται, βάσει των πληροφοριών που περιέχονται στη σχετική ΤΠΔ και στα μητρώα των άρθρων 31 και 32.

3. Ο κοινοποιημένος οργανισμός είναι υπεύθυνος για την κατάρτιση του τεχνικού φακέλου που πρέπει να συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «CE». Αυτός ο τεχνικός φάκελος περιέχει όλα τα αναγκαία έγγραφα τα σχετικά με τα χαρακτηριστικά του υποσυστήματος καθώς και, κατά περίπτωση, όλα τα δικαιολογητικά από τα οποία προκύπτει η συμμόρφωση των στοιχείων διαλειτουργικότητας. Επίσης περιέχει όλα τα στοιχεία που αφορούν τις προϋποθέσεις και τα όρια χρήσης, τις οδηγίες τρέχουσας εξυπηρέτησης, συνεχούς ή περιοδικής επιτήρησης, ρύθμισης και συντήρησης.

4. Ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να εκδίδει προσωρινές δηλώσεις επαλήθευσης για την κάλυψη ορισμένων σταδίων του κύκλου παραγωγής ή ορισμένων μερών του υποσυστήματος. Στην περίπτωση αυτή εφαρμόζεται η διαδικασία του άρθρου 37 παράρτημα VI.

5. Εάν το επιτρέπει η αντίστοιχη ΤΠΔ, ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να εκδίδει πιστοποιητικά

01001811210100024

συμμόρφωσης για σειρά υποσυστημάτων ή για ορισμένα μέρη των υποσυστημάτων αυτών.

Άρθρο 19
Μη συμμόρφωση των υποσυστημάτων προς τις βασικές απαιτήσεις
(άρθρο 19 της Οδηγίας)

1. Όταν διαπιστωθεί ότι δομικό υποσύστημα, συνοδευόμενο από δήλωση επαλήθευσης «CE» μαζί με τον τεχνικό φάκελο, δεν πληροί εξ ολοκλήρου τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος και, ιδίως, τις βασικές απαιτήσεις, μπορεί να ζητηθεί η διενέργεια συμπληρωματικών ελέγχων.

2. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ενημερώνει αμέσως την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με τις συμπληρωματικές επαληθεύσεις που ζήτησε, αναφέροντας τους λόγους που τις δικαιολογούν.

3. Στην ενημέρωση της παραγράφου 2 αναφέρεται αν η αδυναμία πλήρους συμμόρφωσης οφείλεται:

α) σε μη τήρηση βασικών απαιτήσεων ή μιας ΤΠΔ, ή σε ελλιπή εφαρμογή ΤΠΔ·

β) σε ανεπάρκεια κάποιας ΤΠΔ.

Άρθρο 20
Θέση σε χρήση υφισταμένων υποσυστημάτων μετά από ανακαίνιση ή αναβάθμιση
(άρθρο 20 της Οδηγίας)

1. Σε περίπτωση ανακαίνισης ή αναβάθμισης, ο αναθέτων φορέας ή ο κατασκευαστής υποβάλλει στην Αρχή φάκελο με περιγραφή του έργου. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων εξετάζει τον φάκελο αυτό και αποφασίζει, μετά από εισήγηση της Αρχής, λαμβάνοντας υπόψη τη στρατηγική υλοποίησης που εμφαίνεται στη σχετική ΤΠΔ, κατά πόσον η έκταση των εργασιών δικαιολογεί την έκδοση νέας έγκρισης για θέση σε λειτουργία κατά την έννοια του παρόντος διατάγματος.

Η νέα αυτή έγκριση για θέση σε λειτουργία απαιτείται κάθε φορά που το συνολικό επίπεδο ασφάλειας του θεωρουμένου υποσυστήματος μπορεί να επηρεασθεί αρνητικά από τις προβλεπόμενες εργασίες. Εφόσον απαιτείται νέα έγκριση, στην ανωτέρω απόφαση του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ορίζεται και σε ποιο βαθμό πρέπει να εφαρμοστούν στο έργο οι ΤΠΔ.

Η ανωτέρω απόφαση του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων εκδίδεται εντός τεσσάρων μηνών από την υποβολή του πλήρους φακέλου από τον αιτούντα.

2. Όταν απαιτείται νέα έγκριση και εφόσον δεν εφαρμόζεται πλήρως η ΤΠΔ, Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κοινοποιεί τις ακόλουθες πληροφορίες στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή:

α) το λόγο για τον οποίο η ΤΠΔ δεν εφαρμόζεται πλήρως,

β) τα τεχνικά χαρακτηριστικά που ισχύουν αντί της ΤΠΔ,

γ) τους οργανισμούς που έχουν επιφορτισθεί με την εφαρμογή, στην περίπτωση των χαρακτηριστικών αυτών, της διαδικασίας επαλήθευσης κατά το άρθρο 18.

Ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, και σε ό,τι τους αφορά, παρέχουν στην Αρχή όλα τα τεχνικά χαρακτηριστικά που ισχύουν αντί της ΤΠΔ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄
ΟΧΗΜΑΤΑ

Άρθρο 21
Έγκριση για θέση οχημάτων σε λειτουργία
(άρθρο 21 της Οδηγίας)

1. Πριν χρησιμοποιηθεί σε δίκτυο ένα όχημα, λαμβάνει έγκριση για θέση σε λειτουργία από την Αρχή , εκτός εάν το παρόν κεφάλαιο ορίζει διαφορετικά.

2. Οχήματα που τηρούν τις ΤΠΔ εγκρίνονται σύμφωνα με το άρθρο 22 ή 23.

3. Οχήματα που δεν τηρούν τις ΤΠΔ εγκρίνονται σύμφωνα με τα άρθρα 24 ή 25.

4. Οχήματα σύμφωνα προς εγκεκριμένο τύπο εγκρίνονται σύμφωνα με το άρθρο 26.

5. Έγκριση που χορηγείται από την Αρχή ισχύει σε όλα τα λοιπά κράτη μέλη και αντίστροφα, με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 23 και 25, σχετικά με τις συμπληρωματικές εγκρίσεις.

6. Όλες οι αιτήσεις για χορήγηση έγκρισης για θέση σε λειτουργία υπόκεινται σε απόφαση της Αρχής, σύμφωνα με τα άρθρα 22 και 23 ή τα άρθρα 24 και 25. Η έγκριση για θέση σε λειτουργία μπορεί να ορίζει τους όρους χρήσης και άλλους περιορισμούς.

7. Οιαδήποτε αρνητική απόφαση της Αρχής σχετικά με τη θέση σε λειτουργία σιδηροδρομικού οχήματος θα πρέπει να είναι δεόντως αιτιολογημένη. Ο αιτών μπορεί εντός ενός μηνός από την παραλαβή της αρνητικής απόφασης να ζητήσει από την Αρχή να αναθεωρήσει την απόφασή της για δεόντως αιτιολογημένους λόγους. Στην περίπτωση αυτή η Αρχή έχει στη διάθεσή της δύο μήνες από την παραλαβή της προσφυγής για να επιβεβαιώσει ή να ανακαλέσει την απόφασή της. Αν η αρνητική απόφαση επιβεβαιωθεί, ο αιτών μπορεί να προσφύγει για λόγους νομιμότητας ή και ουσίας στο Εθνικό Συμβούλιο Σιδηροδρόμων του άρθρου 20 του Ν. 3710/2008 (Α΄ 216) για αναθεώρηση της απόφασης για δεόντως αιτιολογημένους λόγους.

8. Αν δεν ληφθεί μέσα στην ταχθείσα προθεσμία απόφαση από την Αρχή, σύμφωνα με την παράγραφο 7 του άρθρου 23 και της παραγράφου 5 του άρθρου 25, θεωρείται ότι εγκρίνεται η θέση σε λειτουργία του συγκεκριμένου σιδηροδρομικού οχήματος μετά την παρέλευση τριών μηνών από τη λήξη των εν λόγω προθεσμιών. Οι εγκρίσεις που εκδίδονται βάσει της παρούσας παραγράφου ισχύουν μόνο στο δίκτυο για το οποίο δεν ελήφθη απόφαση εντός της ταχθείσης προθεσμίας.

9. Η Αρχή όταν προτίθεται να ανακαλέσει έγκριση για θέση σε λειτουργία που η ίδια έχει χορηγήσει, ή έγκριση που ο αιτών απέκτησε σύμφωνα με την παράγραφο 8, εφαρμόζει τη διαδικασία αναθεώρησης πιστοποιητικών ασφάλειας στην οποία αναφέρεται η παράγραφος 6 του άρθρου 10 του Π.Δ. 160/2007 ή, αναλόγως, τη διαδικασία αναθεώρησης των εγκρίσεων ασφαλείας στην οποία αναφέρεται η παράγραφος 3 του άρθρου 11 του Π.Δ. 160/2007.

10. Σε περίπτωση διαδικασίας προσφυγής, ο ρυθμιστικός φορέας που εξετάζει τις προσφυγές κατά την παράγραφο 7 μπορεί να ζητήσει από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων γνωμοδότηση η οποία, στην περίπτωση αυτή, εκδίδεται μέσα σε ένα μήνα από την κατάθεση της προσφυγής και κοινοποιείται στον αιτούντα, το ρυθμιστικό φορέα και την Αρχή.

11. Στην περίπτωση των οχημάτων τα οποία κυκλοφορούν από/προς τη Χώρα προς/από τρίτη χώρα, σε δίκτυο του οποίου το εύρος τροχιάς διαφέρει από το εύρος τροχιάς του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου εντός της Κοινότητας και για τα οποία είναι δυνατόν να χορηγηθεί παρέκκλιση σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 9, ή τα οποία υπόκεινται σε ειδικές περιπτώσεις, οι εθνικοί κανόνες στους οποίους αναφέρεται το άρθρο 22 ή 24 μπορούν να περιλαμβάνουν διεθνείς συμφωνίες εφόσον είναι σύμφωνες με την κοινοτική νομοθεσία.

12. Οι εγκρίσεις για θέση σε λειτουργία οι οποίες χορηγήθηκαν πριν από τις 19 Ιουλίου 2008, συμπεριλαμβανομένων εγκρίσεων που χορηγούνται δυνάμει διεθνών συμφωνιών, ιδίως των RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) και RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), παραμένουν σε ισχύ σύμφωνα με τους όρους χορήγησης των εγκρίσεων. Η παρούσα διάταξη υπερισχύει των άρθρων 22, 23, 24 και 25.

13. Είναι δυνατόν να εκδοθεί έγκριση από την Αρχή για τη θέση σε λειτουργία μιας σειράς οχημάτων.

14. Οι εγκρίσεις για θέση σε λειτουργία που εκδίδονται σύμφωνα με το παρόν άρθρο ισχύουν με την επιφύλαξη των υπόλοιπων όρων που επιβάλλονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και το διαχειριστή υποδομής, όσον αφορά την εκμετάλλευση τέτοιων οχημάτων στο αντίστοιχο δίκτυο, σύμφωνα με τα άρθρα 9, 10 και 11 του Π.Δ. 160/2007.

15. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται η διαδικασία, τα δικαιολογητικά και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια, για έγκριση θέσης σε λειτουργία οχήματος ή σειράς οχημάτων του παρόντος Κεφαλαίου.

Άρθρο 22
Πρώτη έγκριση για τη θέση σε λειτουργία οχημάτων που πληρούν τις ΤΠΔ
(άρθρο 22 της Οδηγίας)

1. Το παρόν άρθρο εφαρμόζεται στα οχήματα που πληρούν όλες τις σχετικές ΤΠΔ, οι οποίες ισχύουν κατά τη στιγμή που αυτά τίθενται σε λειτουργία, υπό την προϋπόθεση ότι οι ΤΠΔ αυτές θεσπίζουν σημαντικό μέρος των βασικών απαιτήσεων, έχει τεθεί δε σε ισχύ και εφαρμόζεται η σχετική ΤΠΔ για το τροχαίο υλικό.

2. Η πρώτη έγκριση χορηγείται από την Αρχή ως εξής:

α) όταν όλα τα δομικά υποσυστήματα του οχήματος έχουν εγκριθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου Δ΄, η έγκριση χορηγείται χωρίς άλλους ελέγχους·

β) στην περίπτωση οχημάτων που φέρουν όλες τις απαραίτητες δηλώσεις επαλήθευσης «CE», όπως προβλέπει το άρθρο 18, τα κριτήρια που μπορεί να επαληθεύει η Αρχή προκειμένου να χορηγήσει έγκριση για θέση σε λειτουργία μπορεί να αφορούν μόνο:

αα) την τεχνική συμβατότητα μεταξύ των σχετικών υποσυστημάτων του οχήματος και της ασφαλούς ενσωμάτωσής τους, σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 15,

ββ) την τεχνική συμβατότητα μεταξύ του οχήματος και του σχετικού δικτύου,

γγ) τους εθνικούς κανόνες που εφαρμόζονται στα ανοικτά σημεία,

δδ) τους εθνικούς κανόνες που ισχύουν για τις ειδικές περιπτώσεις που προσδιορίζονται δεόντως στις οικείες ΤΠΔ.

Άρθρο 23
Συμπληρωματικές εγκρίσεις για τη θέση σε λειτουργία των σιδηροδρομικών οχημάτων που πληρούν τις ΤΠΔ
(άρθρο 23 της Οδηγίας)

1. Δεν απαιτείται περαιτέρω έγκριση για θέση σε λειτουργία για τα οχήματα τα οποία τηρούν πλήρως τις ΤΠΔ και καλύπτουν όλες τις πτυχές των σχετικών υποσυστημάτων χωρίς ειδικές περιπτώσεις και χωρίς ανοικτά σημεία που αφορούν αυστηρά την τεχνική συμβατότητα μεταξύ οχημάτων και δικτύων, εφόσον κινούνται σε δίκτυα που τηρούν τις ΤΠΔ στα λοιπά κράτη μέλη ή υπό τους όρους που καθορίζονται στις αντίστοιχες ΤΠΔ.

2. Όσον αφορά οχήματα τα οποία έχουν εγκριθεί για θέση σε λειτουργία σε άλλο κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 22 της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ αλλά δεν εμπίπτουν στην παράγραφο 1, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση της Αρχής, αποφασίζει εάν απαιτούνται πρόσθετες εγκρίσεις. Στην περίπτωση αυτή εφαρμόζονται οι παράγραφοι 3 έως 7.

3. Ο αιτών υποβάλλει στην Αρχή φάκελο που αφορά το όχημα ή τον τύπο οχήματος και την προβλεπόμενη χρήση στο δίκτυο. Ο φάκελος περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) πιστοποίηση του ότι η θέση σε λειτουργία του σιδηροδρομικού οχήματος έχει εγκριθεί σε άλλο κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 22 της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ·

β) αντίγραφο του τεχνικού φακέλου κατά το άρθρο 37 παράρτημα VI. Περιλαμβάνονται, εν προκειμένω, για τα οχήματα που διαθέτουν καταγραφείς δεδομένων, πληροφορίες για τη διαδικασία συλλογής δεδομένων η οποία επιτρέπει την εκτύπωση και την αξιολόγηση, εφόσον οι πληροφορίες αυτές δεν είναι εναρμονισμένες με βάση την αντίστοιχη ΤΠΔ·

γ) τα μητρώα όπου εμφαίνονται το ιστορικό της συντήρησης του οχήματος και, ενδεχομένως, οι τεχνικές τροποποιήσεις που έχουν επέλθει μετά την έγκριση·

δ) τα τεχνικά και επιχειρησιακά χαρακτηριστικά που αποδεικνύουν ότι το όχημα είναι συμβατό με τις υποδομές και τις σταθερές εγκαταστάσεις (συμπεριλαμβανομένων των κλιματικών συνθηκών, του συστήματος ενεργειακής τροφοδότησης, του συστήματος σηματοδότησης και ελέγχου-χειρισμού, του εύρους τροχιάς και του περιτυπώματος υποδομής, του μέγιστου φορτίου στον άξονα και των λοιπών περιορισμών του δικτύου).

4. Τα κριτήρια που εξετάζει η Αρχή περιορίζονται αυστηρά:

α) στην τεχνική συμβατότητα μεταξύ του οχήματος και του σχετικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των εθνικών κανόνων που εφαρμόζονται στα ανοικτά σημεία που απαιτούνται για να εξασφαλίζεται η συμβατότητα,

β) στους εθνικούς κανόνες τους ισχύοντες για τις ειδικές περιπτώσεις που προσδιορίζονται δεόντως στις οικείες ΤΠΔ.

5. Η Αρχή έχει τη δυνατότητα να ζητήσει να υποβληθούν συμπληρωματικές πληροφορίες, για αναλύσεις κινδύνου που θα πραγματοποιηθούν σύμφωνα τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 352/2009 (ΕΕ L 108/4 της 29.4.2009) ή για δοκιμές που θα εκτελεστούν στο δίκτυο για την επαλήθευση της συμμόρφωσης των στοιχείων που σημειώνονται στην παράγραφο 4. Η Αρχή μπορεί να διενεργεί την εν λόγω επαλήθευση μόνο βάσει των εθνικών κανόνων των ομάδων Β ή Γ που εμφαίνονται στο έγγραφο αναφοράς που προβλέπει η απόφαση 2009/965/ΕΚ (ΕΕ L 341/1 της 22.12.2009).

6. Η Αρχή καθορίζει, κατόπιν διαβουλεύσεως με τον αιτούντα, την έκταση και το περιεχόμενο των συμπληρωματικών πληροφοριών, αναλύσεων κινδύνου ή δοκιμών που ζητούνται. Ο διαχειριστής υποδομής, σε συνεννόηση με τον αιτούντα, καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια προκειμένου να εξασφαλίσει τη διενέργεια δοκιμών εντός τριών μηνών από την αίτηση. Εφόσον απαιτείται, η Αρχή λαμβάνει μέτρα για τη διενέργεια των δοκιμών.

7. Κάθε αίτηση έγκρισης για θέση σε λειτουργία που υποβάλλεται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου αποτελεί το αντικείμενο απόφασης της Αρχής, η οποία λαμβάνεται το ταχύτερο δυνατό και το αργότερο:

α) δύο μήνες από την υποβολή του φακέλου της παραγράφου 3·

β) κατά περίπτωση, ένα μήνα από την υποβολή των τυχόν πρόσθετων πληροφοριών που ζητεί η Αρχή·

γ) κατά περίπτωση, ένα μήνα από την υποβολή των αποτελεσμάτων τυχών δοκιμών που ζητεί η Αρχή.

Άρθρο 24
Πρώτη έγκριση για τη θέση σε λειτουργία οχημάτων που δεν τηρούν τις ΤΠΔ
(άρθρο 24 της Οδηγίας)

1. Το παρόν άρθρο εφαρμόζεται στα οχήματα τα οποία δεν τηρούν όλες τις σχετικές ΤΠΔ οι οποίες ισχύουν κατά τη στιγμή που αυτά τίθενται σε λειτουργία, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων που υπόκεινται σε παρεκκλίσεις ή όταν σημαντικό μέρος των βασικών απαιτήσεων δεν καθορίζεται σε μία ή περισσότερες ΤΠΔ.

2. Η πρώτη έγκριση χορηγείται από την Αρχή ως εξής:

α) για τις τεχνικές πτυχές που καλύπτει μια ΤΠΔ, εάν υπάρχουν, εφαρμόζεται η διαδικασία επαλήθευσης «CE» του κεφαλαίου Δ΄,

β) για τις άλλες τεχνικές πτυχές, εφαρμόζονται οι εθνικοί κανόνες οι οποίοι κοινοποιούνται βάσει της παραγράφου 3 του άρθρου 17 του παρόντος διατάγματος και του άρθρου 8 του Π.Δ. 160/2007.

Αυτή η πρώτη έγκριση είναι έγκυρη μόνο στο δίκτυο της Χώρας μας.

Άρθρο 25
Πρόσθετες εγκρίσεις για θέση σε λειτουργία οχημάτων που δεν τηρούν τις ΤΠΔ
(άρθρο 25 της Οδηγίας)

1. Όσον αφορά οχήματα τα οποία έχουν εγκριθεί για θέση σε λειτουργία σε άλλο κράτος μέλος σύμφωνα με την παράγραφο 12 του άρθρου 21, ή το άρθρο 24 της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να αποφασίζει, μετά από εισήγηση της Αρχής, σύμφωνα με το παρόν άρθρο κατά πόσον απαιτούνται στη Χώρα πρόσθετες εγκρίσεις για θέση σε λειτουργία.

2. Ο αιτών υποβάλλει στην Αρχή τεχνικό φάκελο που αφορά το όχημα ή τον τύπο οχήματος, αναφέροντας λεπτομέρειες για την προβλεπόμενη λειτουργία του στο δίκτυο. Ο φάκελος περιλαμβάνει τις κάτωθι πληροφορίες:

α) αποδεικτικά στοιχεία ότι για τη θέση σε λειτουργία του οχήματος δόθηκε έγκριση σε άλλο κράτος μέλος καθώς και τεκμηρίωση για τη διαδικασία που ακολουθήθηκε προκειμένου να αποδειχθεί ότι το όχημα πληροί τις ισχύουσες απαιτήσεις ασφάλειας και, επιπλέον, ενδεχομένως, πληροφορίες για τις παρεκκλίσεις που εξασφαλίστηκαν ή χορηγήθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 9 της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ·

β) τα τεχνικά δεδομένα, το πρόγραμμα συντήρησης και τα επιχειρησιακά χαρακτηριστικά. Περιλαμβάνονται, εν προκειμένω, για τα οχήματα που διαθέτουν καταγραφείς δεδομένων, οι πληροφορίες για τη διαδικασία συλλογής δεδομένων η οποία επιτρέπει την εκτύπωση και την αξιολόγηση, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 1, περίπτωση (γ), του άρθρου 20 του Π.Δ. 160/2007·

γ) τα μητρώα όπου εμφαίνονται το ιστορικό της επιχειρησιακής του λειτουργίας, της συντήρησής του και, ενδεχομένως, οι τεχνικές τροποποιήσεις που έχουν επέλθει μετά την έγκριση·

δ) τα τεχνικά και επιχειρησιακά χαρακτηριστικά που αποδεικνύουν ότι το όχημα είναι συμβατό με τις υποδομές και τις σταθερές εγκαταστάσεις συμπεριλαμβανομένων των κλιματικών συνθηκών, του συστήματος ενεργειακής τροφοδότησης, του συστήματος σηματοδότησης και ελέγχου-χειρισμού, του εύρους τροχιάς και του περιτυπώματος υποδομής, του μέγιστου φορτίου στον άξονα και των λοιπών περιορισμών του δικτύου.

3. Τα δεδομένα των περιπτώσεων (α) και (β) της παραγράφου 2, δεν είναι δυνατόν να αμφισβητηθούν από την Αρχή, εκτός εάν αυτή είναι σε θέση να αποδείξει, με την επιφύλαξη του άρθρου 16, την ύπαρξη σημαντικού κινδύνου σε επίπεδο ασφαλείας. Η Αρχή δεν μπορεί να επικαλεστεί συναφώς κανόνα της ομάδας Α που εμφαίνεται στο έγγραφο αναφοράς της απόφασης 2009/965/ΕΚ.

4. Η Αρχή έχει τη δυνατότητα να ζητήσει να υποβληθούν συμπληρωματικές πληροφορίες, για αναλύσεις κινδύνου που θα πραγματοποιηθούν σύμφωνα τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 352/2009 ή για δοκιμές που θα εκτελεστούν στο δίκτυο για την επαλήθευση της συμμόρφωσης των στοιχείων, στα οποία αναφέρονται οι

περιπτώσεις (γ) και (δ) της παραγράφου 2, προς τους ισχύοντες εθνικούς κανόνες οι οποίοι έχουν κοινοποιηθεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 17 του παρόντος διατάγματος ή το άρθρο 8 του Π.Δ. 160/2007. Η Αρχή μπορεί να διενεργεί την εν λόγω επαλήθευση μόνο βάσει των εθνικών κανόνων των ομάδων Β ή Γ που εμφαίνονται στο έγγραφο αναφοράς της απόφασης 2009/965/ΕΚ.

Η Αρχή καθορίζει, κατόπιν διαβουλεύσεως με τον αιτούντα, την έκταση και το περιεχόμενο των συμπληρωματικών πληροφοριών, αναλύσεων κινδύνου ή δοκιμών που ζητούνται. Ο διαχειριστής υποδομής, σε συνεννόηση με τον αιτούντα, καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια προκειμένου να εξασφαλίσει τη διενέργεια δοκιμών εντός τριών μηνών από την αίτηση. Όταν χρειασθεί, η Αρχή λαμβάνει μέτρα για τη διενέργεια των δοκιμών.

5. Κάθε αίτηση έγκρισης για θέση σε λειτουργία που υποβάλλεται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου αποτελεί το αντικείμενο απόφασης της Αρχής, η οποία λαμβάνεται το ταχύτερο δυνατό και το αργότερο:

α) τέσσερις μήνες από την υποβολή του τεχνικού φακέλου κατά την παράγραφο 2·

β) κατά περίπτωση, δύο μήνες από την υποβολή των συμπληρωματικών πληροφοριών ή αναλύσεων επικινδυνότητας που ζητήθηκαν από την Αρχή σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 4·

γ) κατά περίπτωση, δύο μήνες από την υποβολή των αποτελεσμάτων δοκιμών που ζητήθηκαν από την Αρχή σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 4.

Άρθρο 26
Έγκριση τύπων οχημάτων
(άρθρο 26 της Οδηγίας)

1. Η Αρχή μπορεί να εγκρίνει τύπους οχημάτων.

2. Ωστόσο, εάν η Αρχή χορηγεί έγκριση σε ένα όχημα, χορηγεί ταυτόχρονα έγκριση και στον τύπο του οχήματος.

3. Όχημα που είναι σύμφωνο προς τύπο ο οποίος έχει ήδη εγκριθεί στην Χώρα εγκρίνεται βάσει δήλωσης συμμόρφωσης προς τον τύπο αυτόν, υποβαλλόμενης από τον αιτούντα, χωρίς άλλους ελέγχους. Ωστόσο, εάν έχουν τροποποιηθεί οι σχετικές διατάξεις των ΤΠΔ και των εθνικών κανόνων βάσει των οποίων εγκρίθηκε τύπος οχήματος, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων αποφασίζει, μετά από εισήγηση της Αρχής, εάν οι ήδη χορηγηθείσες εγκρίσεις τύπου εξακολουθούν να ισχύουν ή εάν πρέπει να ανανεωθούν. Τα κριτήρια τα οποία εφαρμόζει η Αρχή στην περίπτωση ανανεωμένης έγκρισης τύπου επιτρέπεται να αφορούν μόνον τους τροποποιηθέντες κανόνες. Η ανανέωση της έγκρισης τύπου δεν επηρεάζει τις εγκρίσεις οχημάτων οι οποίες έχουν ήδη χορηγηθεί βάσει προηγουμένως εγκεκριμένων τύπων.

4. Η δήλωση συμμόρφωσης προς τον τύπο καταρτίζεται:

α) για τα οχήματα που τηρούν τις ΤΠΔ, σύμφωνα με τις διαδικασίες επαλήθευσης των σχετικών ΤΠΔ·

β) για τα οχήματα που δεν τηρούν τις ΤΠΔ, σύμφωνα με τις διαδικασίες επαλήθευσης που ορίζονται στις ενότητες Δ ή Ε της Απόφασης 768/2008/ΕΚ.

5. Ο αιτών μπορεί να ζητεί ταυτόχρονα χορήγηση αδείας τύπου σε περισσότερα του ενός κράτη μέλη. Στην περίπτωση αυτή, η Αρχή συνεργάζεται με τις εθνικές αρχές για την ασφάλεια των λοιπών κρατών μελών με στόχο την απλούστευση της διαδικασίας και την ελαχιστοποίηση των διοικητικών προσπαθειών.

6. Οι χορηγήσεις εγκρίσεων τύπου καταχωρίζονται στο ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων οχημάτων του άρθρου 31. Το μητρώο αυτό διευκρινίζει το κράτος μέλος ή τα κράτη μέλη στο οποίο ή στα οποία έχει εγκριθεί τύπος οχήματος.

Άρθρο 27
Ταξινόμηση των εθνικών κανόνων
(άρθρο 27 της Οδηγίας)

1. Προκειμένου να διευκολυνθεί η διαδικασία έγκρισης για θέση σε λειτουργία των οχημάτων στα οποία αναφέρεται το άρθρο 25, οι εθνικοί κανόνες κατατάσσονται σύμφωνα με το άρθρο 37 παράρτημα VII.

2. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων εκπονεί σχέδιο του εγγράφου αναφοράς με διαντιστοίχηση όλων των εθνικών κανόνων που εφαρμόζει η Χώρα μας καθώς και τα άλλα κράτη μέλη κατά τη θέση οχημάτων σε κυκλοφορία, και το υποβάλει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή που εκδίδει το έγγραφο αναφοράς. Ο κατάλογος των παραμέτρων οι οποίες προβλέπεται να ελέγχονται όταν πρόκειται για τη θέση σε κυκλοφορία οχημάτων που δεν είναι σύμφωνα προς ΤΠΔ, που είναι σημαντικά λεπτομερέστερος σε σχέση με εκείνον του άρθρου 37 παράρτημα VII παράγραφος 1, είναι αυτός που περιλαμβάνεται στο παράρτημα της απόφασης 2009/965/ΕΚ.

3. Η Αρχή συνεργάζεται με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων για την κατάρτιση του εγγράφου αναφοράς. Ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχουν στην Αρχή όλους του τεχνικούς κανόνες που αφορούν τα οχήματα τους που δεν είναι σύμφωνα με ΤΠΔ ώστε να συμπεριληφθούν στο έγγραφο αναφοράς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ΄
ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ

Άρθρο 28
Κοινοποιημένοι οργανισμοί
(άρθρο 28 της Οδηγίας)

1. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κοινοποιεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στα υπόλοιπα κράτη μέλη τους οργανισμούς οι οποίοι είναι αρμόδιοι να εφαρμόζουν τη διαδικασία για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας χρήσης του άρθρου 13 και της διαδικασίας επαλήθευσης του άρθρου 18, αναφέροντας τον τομέα αρμοδιότητας του καθενός και τον αριθμό ταυτοποίησής του, τον οποίο προηγουμένως έχει λάβει από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Προϋπόθεση για την κοινοποίηση οργανισμού από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, αποτελεί η διαπίστευση του οργανισμού στον τομέα αρμοδιότητας του, είτε από το Εθνικό Σύστημα Διαπίστευσης (Ε.ΣΥ.Δ.) είτε από φορέα διαπίστευσης, μέλος των Συμφωνιών Αμοιβαίας Αναγνώρισης (EA MLAs) της Ευρωπαϊκής Συνεργασίας για τη Διαπίστευση.

2. Οι οργανισμοί που πληρούν τα κριτήρια αξιολόγησης τα οποία προβλέπονται στα σχετικά ευρωπαϊκά πρότυπα, τεκμαίρεται ότι ανταποκρίνονται στα κριτήρια του παραρτήματος VIII του άρθρου 37.

3. Εάν ένας κοινοποιημένος οργανισμός δεν πληροί πλέον τα κριτήρια που αναφέρονται στο παράρτημα VIII του άρθρου 37, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων προβαίνει στην ανάκληση της κοινοποίησης του, ενημερώνοντας σχετικά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα υπόλοιπα κράτη μέλη.

4. Εάν το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κρίνει ότι ένας οργανισμός από άλλο κράτος μέλος δεν πληροί τα κριτήρια του παραρτήματος VIII του άρθρου 37, ενημερώνει σχετικά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για να λάβει τα αναγκαία μέτρα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ΄
ΜΗΤΡΩΑ ΔΙΚΤΥΟΥ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Άρθρο 29
Σύστημα αρίθμησης των οχημάτων
(άρθρο 32 της Οδηγίας)

1. Οιοδήποτε όχημα τίθεται σε λειτουργία στη Χώρα φέρει Αριθμό Ευρωπαϊκού Οχήματος (ΑΕΟ) ο οποίος δίδεται όταν χορηγείται η πρώτη έγκριση για θέση σε λειτουργία.

2. Ο αιτών την πρώτη έγκριση είναι επίσης υπεύθυνος για τη σήμανση του οχήματος με τον ΑΕΟ που του έχει δοθεί.

3. Ο ΑΕΟ καθορίζεται στην ΤΠΔ για τη λειτουργία και τη διαχείριση της κυκλοφορίας.

4. Σε κάθε όχημα δίνεται ΑΕΟ άπαξ, εκτός εάν προβλέπει διαφορετικά η ΤΠΔ για την λειτουργία και διαχείριση της κυκλοφορίας.

5. Παρά την παράγραφο 1, όσον αφορά τα οχήματα που κυκλοφορούν ή πρόκειται να κυκλοφορήσουν από ή προς τρίτες χώρες των οποίων το εύρος τροχιάς διαφέρει από εκείνο του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου εντός της Κοινότητας, είναι δυνατόν να γίνουν αποδεκτά οχήματα σαφώς προσδιορισμένα με διαφορετικό σύστημα κωδικοποίησης.

Άρθρο 30
Εθνικά μητρώα οχημάτων
(άρθρο 33 της Οδηγίας)

1. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων τηρεί μητρώο των σιδηροδρομικών οχημάτων στα οποία έχει χορηγηθεί έγκριση στη Χώρα. Το μητρώο αυτό:

α) συμμορφώνεται προς τις κοινές προδιαγραφές που ορίζονται στην παράγραφο 2.

β) ενημερώνεται από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

γ) στο μητρώο έχουν πρόσβαση:

αα) η Αρχή και οι αρχές για την ασφάλεια των λοιπών κρατών μελών που συστήθηκαν κατ' εφαρμογή του άρθρου 16 της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ·

ββ) η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων του άρθρου 21 του Ν. 3710/2008 (Α΄ 216) και οι φορείς διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων των λοιπών κρατών μελών που συστήθηκαν κατ' εφαρμογή του άρθρου 21 της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ·

γγ) ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 20 του Ν. 3710/2008 και οι ρυθμιστικοί φορείς των λοιπών κρατών μελών που οποίοι συστήθηκαν κατ' εφαρμογή του άρθρου 30 της Οδηγίας 2001/14/ΕΚ (ΕΕ L 75/29 της 15.3.2001)·

δδ) ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων·

εε) ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις· καθώς και

στστ) τα πρόσωπα ή οι οργανισμοί που καταχωρίζουν οχήματα ή που περιλαμβάνονται στο μητρώο.

ζζ) τα πρόσωπα ή οργανισμοί που έχουν έννομο συμφέρον.

2. Οι κοινές προδιαγραφές για το μητρώο οχημάτων θεσπίζονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Οι προδιαγραφές περιλαμβάνουν: το περιεχόμενο, τον μορφότυπο των δεδομένων, τη λειτουργική και τεχνική αρχιτεκτονική, τον τρόπο λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένης ρύθμισης για την ανταλλαγή δεδομένων, τους κανόνες εισαγωγής δεδομένων και πρόσβασης σε αυτά. Για κάθε όχημα, το μητρώο περιλαμβάνει τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) τον ΑΕΟ·

β) στοιχεία της δήλωσης επαλήθευσης «CE» και του φορέα που την εξέδωσε·

γ) στοιχεία του ευρωπαϊκού μητρώου εγκεκριμένων τύπων οχημάτων του άρθρου 34·

δ) στοιχεία ταυτότητας του ιδιοκτήτη του οχήματος και του κατόχου του·

ε) ενδεχόμενους περιορισμούς όσον αφορά τη χρήση του οχήματος·

στ) τον φορέα που είναι αρμόδιος για τη συντήρηση.

3. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων δηλώνει αμέσως οιαδήποτε τροποποίηση των δεδομένων του εθνικού μητρώου οχημάτων, την καταστροφή οχήματος ή την απόφασή της να μην καταχωρίζει πλέον ένα όχημα, στην αρχή οιουδήποτε κράτους μέλους στο οποίο το όχημα εγκρίθηκε για πρώτη φορά.

4. Εφόσον το εθνικό μητρώο οχημάτων δεν είναι συνδεδεμένο με αυτά των λοιπών κρατών μελών, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ενημερώνει το μητρώο με τις τροποποιήσεις που επιφέρει άλλο κράτος μέλος στο οικείο μητρώο, σχετικά με τα δεδομένα που αφορούν το εθνικό μητρώο οχημάτων.

5. Στην περίπτωση των οχημάτων που τίθενται σε λειτουργία για πρώτη φορά σε τρίτη χώρα και εγκρίνονται για να τεθούν σε λειτουργία στη Χώρα μας, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μεριμνά ώστε τα δεδομένα των περιπτώσεων (δ) έως (στ) της παραγράφου 2, να μπορούν να ανακτηθούν μέσω του εθνικού μητρώου οχημάτων. Τα δεδομένα της περίπτωσης (στ) της παραγράφου 2 μπορούν να αντικαθίστανται από ζωτικά για την ασφάλεια δεδομένα που σχετίζονται με το πρόγραμμα συντήρησης.

Άρθρο 31
Ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων οχημάτων
(άρθρο 34 της Οδηγίας)

1. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων δημιουργεί και τηρεί μητρώο των τύπων σιδηροδρομικών οχημάτων που έχουν εγκριθεί από τα κράτη μέλη για

λειτουργία στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Το μητρώο πληροί τα ακόλουθα κριτήρια:

α) το μητρώο είναι δημόσιο και προσιτό στο κοινό δια της ηλεκτρονικής οδού·

β) το μητρώο τηρεί τις κοινές προδιαγραφές που ορίζει η παράγραφος 4·

γ) το μητρώο συνδέεται με όλα τα εθνικά μητρώα οχημάτων.

2. Το μητρώο περιλαμβάνει τα εξής στοιχεία για κάθε τύπο οχήματος:

α) τα τεχνικά χαρακτηριστικά του τύπου οχήματος, όπως ορίζονται στις αντίστοιχες ΤΠΔ·

β) την επωνυμία του κατασκευαστή·

γ) τις ημερομηνίες, τα στοιχεία και τα κράτη μέλη έκδοσης των διαδοχικών εγκρίσεων για τον συγκεκριμένο τύπο οχήματος, συμπεριλαμβανομένων τυχόν περιορισμών ή αποσύρσεων.

3. Όταν χορηγείται, τροποποιείται ή αποσύρεται έγκριση τύπου , η Αρχή ενημερώνει τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων, ο οποίος προσαρμόζει το μητρώο στα πρόσφατα δεδομένα.

4. Οι κοινές προδιαγραφές για το μητρώο οχημάτων θεσπίζονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Οι προδιαγραφές περιλαμβάνουν: το περιεχόμενο, τον μορφότυπο των δεδομένων, τη λειτουργική και τεχνική αρχιτεκτονική, τον τρόπο λειτουργίας, τους κανόνες εισαγωγής δεδομένων και πρόσβασης σε αυτά.

Άρθρο 32
Μητρώο υποδομής
(άρθρο 35 της Οδηγίας)

Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μεριμνά ώστε να δημοσιεύεται και να ενημερώνεται μητρώο υποδομής βάσει του κύκλου ενημέρωσης που θα οριστεί με τις προδιαγραφές για το μητρώο υποδομής. Το μητρώο αναγράφει, για κάθε οικείο υποσύστημα ή μέρος υποσυστήματος, τα κύρια χαρακτηριστικά (π.χ. τις θεμελιώδεις παραμέτρους) και την αντιστοιχία τους με τα χαρακτηριστικά που επιτάσσουν οι εφαρμοστέες ΤΠΔ. Για τον σκοπό αυτό, κάθε ΤΠΔ καθορίζει επακριβώς τα στοιχεία που πρέπει να περιλαμβάνονται στο μητρώο υποδομής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η΄
ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 33
Σχέδια πλαισίων αναφοράς
(άρθρο 36 της Οδηγίας)

Μετά την έγκριση του πλαισίου αναφοράς για τους τεχνικούς κανόνες της παραγράφου 1 του άρθρου 36 της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ενημερώνει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με την πρόθεση να θεσπίσει οποιαδήποτε εθνική διάταξη ή να αναπτύξει οποιοδήποτε σχέδιο που παρεκκλίνει από το πλαίσιο αναφοράς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Θ΄
ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 34
Αιτιολόγηση
(άρθρο 37 της Οδηγίας)

Όλες οι αποφάσεις οι οποίες λαμβάνονται κατ' εφαρμογή του παρόντος διατάγματος και αφορούν στην αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας για χρήση στοιχείων διαλειτουργικότητας και την επαλήθευση υποσυστημάτων που συγκροτούν το σιδηροδρομικό σύστημα καθώς και οι αποφάσεις που λαμβάνονται κατ' εφαρμογή των άρθρων 7, 12, 14 και 19 του παρόντος διατάγματος αιτιολογούνται επακριβώς. Κοινοποιούνται στον ενδιαφερόμενο το συντομότερο δυνατόν με μνεία των ένδικων μέσων που προβλέπονται από την ισχύουσα νομοθεσία και των προθεσμιών για την άσκησή τους.

Άρθρο 35
Εκθέσεις και ενημέρωση
(άρθρο 39 της Οδηγίας)

Με αίτηση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να ζητηθεί από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων ο πίνακας του επιπέδου διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος της παραγράφου 3 του άρθρου 39 της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

Άρθρο 36
Καταργούμενες διατάξεις
(άρθρο 40 της Οδηγίας)

Το Π.Δ. 159/2007 καταργείται από την έναρξη ισχύος του παρόντος διατάγματος.

Οι αναφορές στο καταργούμενο Π.Δ. 159/2007 νοούνται ως αναφορές στις αντιστοίχου περιεχομένου διατάξεις του παρόντος διατάγματος.

Από την 19η Ιουλίου 2008 καταργείται το άρθρο 14 του Π.Δ. 160/2007.

Άρθρο 37
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι
ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

1. Διευρωπαϊκό συμβατικό σιδηροδρομικό σύστημα

1.1. Δίκτυο

Το δίκτυο του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος αποτελείται από την υποδομή των συμβατικών γραμμών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που προσδιορίζονται με την απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ.

Για τους σκοπούς του παρόντος διατάγματος, το δίκτυο αυτό μπορεί να υποδιαιρείται στις ακόλουθες κατηγορίες:

- γραμμές προβλεπόμενες για τη μεταφορά επιβατών,
- γραμμές προβλεπόμενες για μεικτή μεταφορά (επιβατών και εμπορευμάτων),
- γραμμές που έχουν ειδικά μελετηθεί ή αναβαθμιστεί για τη μεταφορά εμπορευμάτων,
- επιβατικοί κόμβοι,
- εμπορευματικοί κόμβοι, συμπεριλαμβανομένων των τερματικών σταθμών συνδυασμένων μεταφορών,
- γραμμές σύνδεσης των ανωτέρω στοιχείων.

Το εν λόγω δίκτυο περιλαμβάνει τα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας, εντοπισμού και πλοήγησης και τις τεχνικές εγκαταστάσεις επεξεργασίας δεδομένων και τηλεπικοινωνιών που προβλέπονται για τη μεταφορά επιβατών σε μεγάλες αποστάσεις και τη μεταφορά εμπορευμάτων στο εν λόγω δίκτυο ώστε να

επιτυγχάνονται η ασφαλής και αρμονική επιχειρησιακή λειτουργία του δικτύου και η αποτελεσματική διαχείριση της κυκλοφορίας.

1.2. Οχήματα

Το διευρωπαϊκό συμβατικό σιδηροδρομικό σύστημα περιλαμβάνει όλα τα οχήματα που μπορούν να κυκλοφορούν σε όλο ή σε μέρος του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων:

- των θερμικών ή ηλεκτροκίνητων αυτοκινούμενων αμαξοστοιχιών,
- των θερμικών ή ηλεκτροκίνητων μονάδων έλξης,
- των οχημάτων επιβατών,
- των φορταμαξών, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων που προορίζονται για τη μεταφορά φορτηγών αυτοκινήτων.

Μπορεί να περιλαμβάνεται κινητό υλικό κατασκευής και συντήρησης σιδηροδρομικής υποδομής.

Καθεμία από τις κατηγορίες αυτές μπορεί να υποδιαιρείται σε:

- οχήματα διεθνούς χρήσης,
- οχήματα εθνικής χρήσης.

2. Διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας

2.1. Δίκτυο

Το δίκτυο του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος υψηλών ταχυτήτων αποτελείται από την υποδομή των γραμμών υψηλών ταχυτήτων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που προσδιορίζονται με την απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ.

Στις γραμμές υψηλών ταχυτήτων περιλαμβάνονται:

- οι γραμμές που έχουν ειδικά κατασκευασθεί για υψηλές ταχύτητες και είναι εξοπλισμένες για ταχύτητες γενικώς όχι μικρότερες από 250 km/h,
- οι γραμμές που έχουν ειδικά αναβαθμιστεί για υψηλές ταχύτητες και είναι εξοπλισμένες για ταχύτητες της τάξης των 200 km/h,
- οι γραμμές που έχουν ειδικά αναβαθμιστεί για υψηλές ταχύτητες και διαθέτουν ειδικά χαρακτηριστικά λόγω περιορισμών οφειλόμενων στην τοπογραφία, στο ανάγλυφο του εδάφους ή στην πολεοδομία, και στις οποίες η ταχύτητα πρέπει να προσαρμόζεται κατά περίπτωση. Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει επίσης τις γραμμές διασύνδεσης μεταξύ των δικτύων υψηλών ταχυτήτων και συμβατικού, τις γραμμές διέλευσης σταθμών, τις γραμμές πρόσβασης στους τερματικούς σταθμούς, στα αμαξοστάσια κ.λπ., στις οποίες το τροχαίο υλικό «υψηλών ταχυτήτων» κινείται με συμβατική ταχύτητα.

Το εν λόγω δίκτυο περιλαμβάνει τα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας, εντοπισμού και πλοήγησης και τις τεχνικές εγκαταστάσεις επεξεργασίας δεδομένων και τηλεπικοινωνιών που προβλέπονται για την παροχή υπηρεσιών στις εν λόγω γραμμές ώστε να επιτυγχάνονται η ασφαλής και αρμονική επιχειρησιακή λειτουργία του δικτύου και η αποτελεσματική διαχείριση της κυκλοφορίας.

2.2. Οχήματα

Το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας περιλαμβάνει τα οχήματα που προορίζονται να κυκλοφορούν:

- είτε στις γραμμές που έχουν ειδικά κατασκευασθεί για υψηλές ταχύτητες, με ταχύτητα τουλάχιστον 250 km/h, ενώ υπό τις κατάλληλες συνθήκες είναι δυνατόν να αναπτύξουν ταχύτητες που υπερβαίνουν τα 300 km/h,
- είτε στις γραμμές του τμήματος 2.1, με ταχύτητες της τάξης των 200 km/h, όπου αυτό συμβαδίζει με τα επίπεδα επιδόσεων των εν λόγω γραμμών.

Επιπλέον, τα οχήματα τα οποία προορίζονται να κυκλοφορούν με μέγιστη ταχύτητα χαμηλότερη των 200 km/h και τα οποία είναι πιθανόν να κυκλοφορούν σε ολόκληρο το διευρωπαϊκό δίκτυο μεγάλης ταχύτητας ή σε τμήμα του, εάν είναι συμβατά προς τα επίπεδα επιδόσεων του δικτύου αυτού, πρέπει να τηρούν τις απαιτήσεις που εξασφαλίζουν την ασφαλή λειτουργία στο δίκτυο αυτό. Προς τούτο, οι ΤΠΔ για τα συμβατικά οχήματα περιλαμβάνουν απαιτήσεις για την ασφαλή λειτουργία των συμβατικών οχημάτων σε δίκτυα μεγάλης ταχύτητας.

3. Συνοχή του σιδηροδρομικού συστήματος

Η ποιότητα των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών μεταφορών απαιτεί μεταξύ άλλων άριστη συνοχή μεταξύ των χαρακτηριστικών του δικτύου (υπό την ευρεία έννοια του όρου, δηλαδή τα σταθερά μέρη όλων των σχετικών υποσυστημάτων) και εκείνων των οχημάτων (το οποίο περιλαμβάνει τα εποχούμενα μέρη όλων των σχετικών υποσυστημάτων). Από τη συνοχή αυτή εξαρτώνται τα επίπεδα επιδόσεων, ασφάλειας, ποιότητας εξυπηρέτησης και το σχετικό με αυτά κόστος.

4. Επέκταση του πεδίου εφαρμογής

4.1. Υποκατηγορίες δικτύου και οχημάτων

Το πεδίο εφαρμογής των ΤΠΔ επεκτείνεται σταδιακά σε ολόκληρο το σιδηροδρομικό σύστημα κατά το άρθρο 1 παράγραφος 4 του παρόντος διατάγματος. Προκειμένου να επιτυγχάνεται η διαλειτουργικότητα αποτελεσματικώς από άποψη κόστους, μπορούν να αναπτυχθούν περισσότερες υποκατηγορίες όλων των κατηγοριών δικτύων και οχημάτων περί των οποίων το παρόν παράρτημα, κατά περίπτωση. Εφόσον απαιτείται, οι λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές στις οποίες αναφέρεται το άρθρο 5 παράγραφος 3 του παρόντος διατάγματος, είναι δυνατόν να διαφέρουν ανάλογα με την υποκατηγορία.

4.2. Διασφαλίσεις όσον αφορά το κόστος

Στην εκτίμηση κόστους/οφέλους των προτεινομένων μέτρων θα συνυπολογίζονται, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα:

- κόστος του προτεινόμενου μέτρου,
- πλεονεκτήματα, για τη διαλειτουργικότητα, της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής σε ορισμένες υποκατηγορίες δικτύων και οχημάτων,
- μείωση του κόστους κεφαλαίου και των επιβαρύνσεων, λόγω των εξοικονομήσεων οικονομιών κλίμακας και της καλύτερης χρήσης των οχημάτων,
- μείωση των δαπανών επενδύσεων και του κόστους συντήρησης/επιχειρησιακής λειτουργίας λόγω του αυξημένου ανταγωνισμού μεταξύ των κατασκευαστών σιδηροδρομικού υλικού και των επιχειρήσεων συντήρησης,
- περιβαλλοντικά οφέλη λόγω τεχνικών βελτιώσεων του σιδηροδρομικού συστήματος,
- αύξηση της ασφάλειας της επιχειρησιακής λειτουργίας.

Επιπλέον, στην εκτίμηση αυτή θα εκτίθεται ο αναμενόμενος αντίκτυπος για όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς και οικονομικούς παράγοντες.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ
ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

1. Κατάλογος υποσυστημάτων

Για τις ανάγκες του παρόντος διατάγματος, το σύστημα που συγκροτεί το σιδηροδρομικό σύστημα, υποδιαιρείται στα ακόλουθα υποσυστήματα, που αντιστοιχούν:

α) είτε σε τομείς δομικής φύσεως:
- υποδομή,
- ενέργεια,
- έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση,
- τροχαίο υλικό·

β) είτε σε τομείς λειτουργικής φύσεως:
- επιχειρησιακή λειτουργία και διαχείριση της κυκλοφορίας,
- συντήρηση,
- εφαρμογές τηλεπληροφορικής στις επιβατικές μεταφορές και στις εμπορευματικές μεταφορές.

2. Περιγραφή των υποσυστημάτων

Για κάθε υποσύστημα ή μέρος υποσυστήματος ο κατάλογος των στοιχείων και των παραμέτρων που συνδέονται με τη διαλειτουργικότητα προτείνεται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων κατά την κατάρτιση του αντίστοιχου σχεδίου ΤΠΔ.

Χωρίς να προδικάζεται ο καθορισμός των παραμέτρων αυτών ή των στοιχείων διαλειτουργικότητας, ή η σειρά με την οποία τα υποσυστήματα θα υπόκεινται σε ΤΠΔ, τα υποσυστήματα περιλαμβάνουν βασικά τα εξής:

2.1. Υποδομή

Την τροχιά, τις αλλαγές τροχιάς, τα τεχνικά έργα (γέφυρες, σήραγγες κ.α.), τη σχετική υποδομή στους σταθμούς (κρηπιδώματα, χώροι πρόσβασης, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών με τις ανάγκες ατόμων μειωμένης κινητικότητας, κ.α.), τον τεχνικό εξοπλισμό ασφαλείας και προστασίας.

2.2. Ενέργεια

Το σύστημα ηλεκτροκίνησης συμπεριλαμβανομένων του εναέριου υλικού και του εποχούμενου εξοπλισμού μέτρησης της κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας.

2.3. Έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση

Το σύνολο του τεχνικού εξοπλισμού που είναι αναγκαίος για την ασφάλεια, το χειρισμό και τον έλεγχο των κινήσεων των αμαξοστοιχιών που επιτρέπεται να κυκλοφορούν στο δίκτυο.

2.4. Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας

Τις διαδικασίες και τον σχετικό τεχνικό εξοπλισμό που επιτρέπουν τη συνεκτική επιχειρησιακή λειτουργία των διάφορων δομικών υποσυστημάτων, τόσο κατά την κανονική λειτουργία όσο και κατά την έκρυθμη λειτουργία, συμπεριλαμβανομένων βασικά του σχηματισμού και της οδήγησης των αμαξοστοιχιών, του προγραμματισμού και της διαχείρισης της κυκλοφορίας.

Το σύνολο των επαγγελματικών προσόντων που απαιτούνται για την παροχή διασυνοριακών υπηρεσιών.

2.5. Εφαρμογές τηλεπληροφορικής

Σύμφωνα με το παράρτημα Ι, το υποσύστημα αυτό περιλαμβάνει δύο μέρη:

α) τις εφαρμογές για τη μεταφορά των επιβατών, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων ενημέρωσης των επιβατών πριν και κατά τη διάρκεια του ταξιδίου, των συστημάτων κράτησης, των συστημάτων πληρωμής, της διαχείρισης αποσκευών, της διαχείρισης των ανταποκρίσεων μεταξύ αμαξοστοιχιών και άλλων μέσων μεταφοράς·

β) τις εφαρμογές για τη μεταφορά εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων ενημέρωσης (παρακολούθηση εμπορευμάτων και αμαξοστοιχιών σε πραγματικό χρόνο), των συστημάτων διαλογής και διάθεσης, των συστημάτων κράτησης, πληρωμής και τιμολόγησης, της διαχείρισης των ανταποκρίσεων με άλλα μέσα μεταφοράς, της έκδοσης ηλεκτρονικών συνοδευτικών εγγράφων.

2.6. Τροχαίο υλικό

Τη δομή, το σύστημα χειρισμού και ελέγχου όλων των εξοπλισμών της αμαξοστοιχίας, τους εξοπλισμούς έλξης και μετασχηματισμού της ενέργειας, πέδησης, ζεύξης, τα όργανα κύλισης (τροχοφορείς, άξονες) και την ανάρτηση, τις θύρες, τις διεπαφές ανθρώπου/μηχανής (οδηγός, προσωπικό αμαξοστοιχίας, επιβάτες, συμπεριλαμβανομένων των αναγκών των ατόμων μειωμένης κινητικότητας), τις παθητικές ή ενεργητικές διατάξεις ασφαλείας και τις διατάξεις που είναι αναγκαίες για την υγεία των επιβατών και του προσωπικού της αμαξοστοιχίας.

2.7. Συντήρηση

Τις διαδικασίες, τον σχετικό εξοπλισμό, τις βοηθητικές εγκαταστάσεις συντήρησης και τα αποθέματα που επιτρέπουν τις υποχρεωτικές επισκευές και την προληπτική συντήρηση που προβλέπονται για να εξασφαλισθούν η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος και οι αναγκαίες επιδόσεις του.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ
ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

1. Γενικές απαιτήσεις

1.1. Ασφάλεια

1.1.1. Η μελέτη, η κατασκευή ή η παραγωγή, η συντήρηση και η επιτήρηση των κρίσιμων για την ασφάλεια συστατικών στοιχείων και, ειδικότερα, των στοιχείων που υπεισέρχονται στην κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών πρέπει να εγγυώνται την ασφάλεια στο επίπεδο το αντίστοιχο προς τους στόχους που έχουν καθοριστεί για το δίκτυο, ακόμη και υπό τις καθορισμένες έκρυθμες συνθήκες.

1.1.2. Οι παράμετροι που υπεισέρχονται στην επαφή τροχού/σιδηροτροχιάς πρέπει να πληρούν τα κριτήρια ευστάθειας κύλισης που είναι αναγκαία ώστε να εξασφαλίζεται κυκλοφορία με πλήρη ασφάλεια υπό την επιτρεπόμενη μέγιστη ταχύτητα. Οι παράμετροι του εξοπλισμού πέδησης πρέπει να εγγυώνται τη δυνατότητα ακινητοποίησης σε συγκεκριμένη απόσταση με τη μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα.

1.1.3. Τα χρησιμοποιούμενα συστατικά στοιχεία πρέπει να ανθίστανται στις καθοριζόμενες συνήθεις ή εξαιρετικές καταπονήσεις κατά τη διάρκεια της λειτουργίας τους. Οι τυχαίες βλάβες τους πρέπει, με τη χρήση ενδεδειγμένων μέσων, να έχουν περιορισμένες συνέπειες στην ασφάλεια.

1.1.4. Η μελέτη των μόνιμων εγκαταστάσεων και του τροχαίου υλικού καθώς και η επιλογή των χρησιμοποιουμένων υλικών πρέπει να γίνονται έτσι ώστε να περιορίζονται η εκδήλωση, η διάδοση και τα αποτελέσματα της φωτιάς και του καπνού σε περίπτωση πυρκαγιάς.

1.1.5. Τα συστήματα με προορισμό τον χειρισμό από τους χρήστες πρέπει να είναι σχεδιασμένα κατά τρόπο ώστε να μη θίγονται η ασφαλής λειτουργία των συστημάτων ή η υγεία και η ασφάλεια των χρηστών σε περίπτωση προβλεπτών χρήσεων που δεν είναι σύμφωνες προς τις αναγραφόμενες οδηγίες.

1.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

Η επιτήρηση και η συντήρηση των σταθερών ή κινητών συστατικών στοιχείων που υπεισέρχονται στην κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών πρέπει να οργανώνονται, να διενεργούνται και να ποσοτικοποιούνται κατά τρόπο ώστε να διατηρείται η λειτουργία τους υπό τις προβλεπόμενες συνθήκες.

1.3. Υγεία

1.3.1. Τα υλικά που ενδέχεται, με τον τρόπο χρησιμοποίησής τους, να θέσουν σε κίνδυνο την υγεία των προσώπων τα οποία έχουν πρόσβαση σε αυτά δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται στις αμαξοστοιχίες και στη σιδηροδρομική υποδομή.

1.3.2. Η επιλογή, οι εφαρμογές και η χρησιμοποίηση των υλικών αυτών πρέπει να έχουν ως στόχο να περιορίζονται οι εκπομπές επιβλαβών και επικινδύνων καπνών ή αερίων, ειδικότερα σε περίπτωση πυρκαγιάς.

1.4. Προστασία του περιβάλλοντος

1.4.1. Κατά τη μελέτη του συστήματος πρέπει να εκτιμώνται και να λαμβάνονται υπόψη σύμφωνα με τις ισχύουσες κοινοτικές διατάξεις οι επιπτώσεις της εγκατάστασης και της επιχειρησιακής λειτουργίας του σιδηροδρομικού συστήματος επί του περιβάλλοντος.

1.4.2. Τα υλικά που χρησιμοποιούνται στις αμαξοστοιχίες και στην υποδομή πρέπει να αποτρέπουν την εκπομπή επιβλαβών και επικίνδυνων για το περιβάλλον καπνών ή αερίων, ιδίως σε περίπτωση πυρκαγιάς.

1.4.3. Το τροχαίο υλικό και τα συστήματα ενεργειακής τροφοδότησης πρέπει να είναι μελετημένα και κατασκευασμένα κατά τρόπον ώστε να είναι ηλεκτρομαγνητικώς συμβατά με τις εγκαταστάσεις, τον τεχνικό εξοπλισμό και τα δημόσια ή ιδιωτικά δίκτυα με τα οποία ενδέχεται να υπάρξει παρεμβολή.

1.4.4. Κατά την επιχειρησιακή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος πρέπει να τηρούνται τα επίπεδα των κανονιστικών ρυθμίσεων σχετικά με την ηχορύπανση.

1.4.5. Η επιχειρησιακή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος δεν πρέπει να προκαλεί, στο έδαφος, επίπεδο δονήσεων απαράδεκτο για τις δραστηριότητες και τον χώρο διέλευσης πλησίον της υποδομής και υπό κανονική κατάσταση συντήρησης.

1.5. Τεχνική συμβατότητα

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά της υποδομής και των μόνιμων εγκαταστάσεων πρέπει να είναι συμβατά και μεταξύ τους και με τα χαρακτηριστικά των αμαξοστοιχιών που πρόκειται να κυκλοφορήσουν στο σιδηροδρομικό σύστημα.

Όταν είναι δύσκολο να τηρηθούν τα χαρακτηριστικά αυτά σε ορισμένα μέρη του δικτύου, θα μπορούσαν να τεθούν σε εφαρμογή προσωρινές λύσεις που να εγγυώνται τη συμβατότητα στο μέλλον.

2. Ειδικές απαιτήσεις για κάθε υποσύστημα

2.1. Υποδομή

2.1.1. Ασφάλεια

Πρέπει να λαμβάνονται κατάλληλα μέτρα για την αποφυγή της ανεπιθύμητης πρόσβασης ή παρείσφρησης στις εγκαταστάσεις.

Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα για να περιορίζονται οι κίνδυνοι στους οποίους εκτίθενται τα άτομα, ιδίως κατά τη διέλευση των αμαξοστοιχιών από τους σταθμούς.

Η υποδομή στην οποία έχει πρόσβαση το κοινό πρέπει να είναι μελετημένη και κατασκευασμένη κατά τρόπο ώστε να περιορίζονται οι κίνδυνοι για την ασφάλεια των προσώπων (σταθερότητα, πυρκαγιά, πρόσβαση, εκκένωση, κρηπίδωμα κ.λπ.).

Πρέπει να προβλέπονται κατάλληλες διατάξεις για να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαίτερες προϋποθέσεις ασφαλείας εντός των σηράγγων μεγάλου μήκους και γεφυρών.

2.2. Ενέργεια

2.2.1. Ασφάλεια

Η λειτουργία των εγκαταστάσεων ενεργειακής τροφοδότησης δεν πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ούτε των αμαξοστοιχιών ούτε των προσώπων (χρηστών, επιχειρησιακού προσωπικού, περιοίκων και τρίτων).

2.2.2. Προστασία του περιβάλλοντος

Η λειτουργία των εγκαταστάσεων τροφοδότησης με ηλεκτρική ή θερμική ενέργεια δεν πρέπει να διαταράσσει το περιβάλλον πέραν των προδιαγραφομένων ορίων.

2.2.3. Τεχνική συμβατότητα

Τα χρησιμοποιούμενα συστήματα τροφοδότησης με ηλεκτρική/θερμική ενέργεια πρέπει:

- να επιτρέπουν στις αμαξοστοιχίες να επιτυγχάνουν τις προδιαγεγραμμένες επιδόσεις,
- στην περίπτωση συστήματος τροφοδότησης με ηλεκτρική ενέργεια, να είναι συμβατά με τα συστήματα λήψης ρεύματος που είναι εγκατεστημένα στις αμαξοστοιχίες.

2.3. Έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση

2.3.1. Ασφάλεια

Οι εγκαταστάσεις ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης και οι διαδικασίες που χρησιμοποιούνται πρέπει να επιτρέπουν κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών στο επίπεδο ασφάλειας το αντίστοιχο προς τους στόχους που έχουν καθοριστεί για το δίκτυο. Τα συστήματα ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης πρέπει να εξακολουθούν να καθιστούν δυνατή την κυκλοφορία αμαξοστοιχιών οι οποίες επιτρέπεται να κυκλοφορούν υπό καθορισμένες έκρυθμες συνθήκες.

2.3.2. Τεχνική συμβατότητα

Κάθε νέα υποδομή και κάθε νέο τροχαίο υλικό που κατασκευάζεται ή αναπτύσσεται μετά την επιλογή συμβατών συστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης πρέπει να είναι προσαρμοσμένα για τη χρήση των εν λόγω συστημάτων.

Ο τεχνικός εξοπλισμός ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης που είναι εγκατεστημένος στο θάλαμο οδηγήσεως αμαξοστοιχίας πρέπει να επιτρέπει την κανονική λειτουργία, υπό προδιαγεγραμμένες συνθήκες, στο σιδηροδρομικό σύστημα.

2.4. Τροχαίο υλικό

2.4.1. Ασφάλεια

Τα φέροντα στοιχεία του τροχαίου υλικού και των ζεύξεων μεταξύ των οχημάτων πρέπει να έχουν μελετηθεί κατά τρόπο ώστε να προστατεύονται οι χώροι των επιβατών και οδήγησης σε περίπτωση σύγκρουσης ή εκτροχιασμού.

Το ηλεκτρολογικό υλικό δεν πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια λειτουργίας των εγκαταστάσεων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης.

Οι τεχνικές πέδησης καθώς και οι επιβαλλόμενες καταπονήσεις πρέπει να είναι συμβατές με την κατασκευή των γραμμών, των τεχνικών έργων και των συστημάτων σηματοδότησης.

Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα όσον αφορά την πρόσβαση στα στοιχεία υπό τάση ώστε να μην τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια των προσώπων.

Σε περίπτωση κινδύνου πρέπει κάποια συστήματα να παρέχουν στους επιβάτες τη δυνατότητα να ειδοποιούν τον μηχανοδηγό και στο προσωπικό συνοδείας να έρχεται σε επαφή με το μηχανοδηγό.

Οι θύρες πρόσβασης πρέπει να είναι εφοδιασμένες με σύστημα ανοίγματος και κλεισίματος το οποίο να εγγυάται την ασφάλεια των επιβατών.

Πρέπει να προβλέπονται και να επισημαίνονται έξοδοι κινδύνου.

Πρέπει να προβλέπονται κατάλληλα συστήματα για να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαίτερες προϋποθέσεις ασφαλείας εντός των σηράγγων μεγάλου μήκους.

Είναι υποχρεωτική η εγκατάσταση επί των αμαξοστοιχιών συστήματος φωτισμού ασφαλείας επαρκούς έντασης και αυτονομίας.

Οι αμαξοστοιχίες πρέπει να διαθέτουν μεγαφωνικό σύστημα που να επιτρέπει τη διαβίβαση μηνυμάτων προς τους επιβάτες από το προσωπικό της αμαξοστοιχίας.

2.4.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

Η μελέτη του τεχνικού εξοπλισμού ζωτικής σημασίας, κύλισης, έλξης και πέδησης καθώς και ελέγχου-χειρισμού, πρέπει να επιτρέπει, υπό καθορισμένες έκρυθμες συνθήκες, τη συνέχιση της πορείας της αμαξοστοιχίας χωρίς αρνητικές συνέπειες στον τεχνικό εξοπλισμό που παραμένει σε λειτουργία.

2.4.3. Τεχνική συμβατότητα

Το ηλεκτρολογικό υλικό πρέπει να είναι συμβατό με τη λειτουργία των εγκαταστάσεων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης.

Στην περίπτωση ηλεκτροκίνησης, τα χαρακτηριστικά των συστημάτων λήψης ρεύματος πρέπει να επιτρέπουν την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών με τα συστήματα ενεργειακής τροφοδότησης του σιδηροδρομικού συστήματος.

Το τροχαίο υλικό πρέπει να έχει χαρακτηριστικά που να του επιτρέπουν να κυκλοφορεί σε όλες τις γραμμές στις οποίες προβλέπεται η λειτουργία του, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών κλιματικών συνθηκών.

2.4.4. Έλεγχος

Οι αμαξοστοιχίες πρέπει να είναι εφοδιασμένες με συσκευή καταγραφής. Τα δεδομένα που συλλέγει αυτή η συσκευή και η επεξεργασία των πληροφοριών πρέπει να εναρμονίζονται.

2.5. Συντήρηση

2.5.1. Υγεία και ασφάλεια

Οι τεχνικές εγκαταστάσεις και οι εφαρμοζόμενες διαδικασίες στα κέντρα συντήρησης πρέπει να εγγυώνται ασφαλή επιχειρησιακή λειτουργία του συγκεκριμένου υποσυστήματος και να μη συνιστούν κίνδυνο για την υγεία και την ασφάλεια.

2.5.2. Προστασία του περιβάλλοντος

Οι τεχνικές εγκαταστάσεις και οι εφαρμοζόμενες διαδικασίες στα κέντρα συντήρησης δεν πρέπει να υπερβαίνουν τα επίπεδα οχλήσεων που είναι αποδεκτά για τον περιβάλλοντα χώρο.

2.5.3. Τεχνική συμβατότητα

Οι εγκαταστάσεις συντήρησης του τροχαίου υλικού πρέπει να καθιστούν δυνατή την εκτέλεση των εργασιών ασφάλειας, υγιεινής και άνεσης σε όλο το υλικό για το οποίο έχουν κατασκευαστεί.

2.6. Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας

2.6.1. Ασφάλεια

Η σύγκλιση των κανόνων λειτουργίας των δικτύων καθώς και τα προσόντα των μηχανοδηγών και του εποχούμενου προσωπικού και του προσωπικού των κέντρων ελέγχου πρέπει να εγγυώνται ασφαλή επιχειρησιακή λειτουργία, λαμβανομένων υπόψη των διαφορετικών απαιτήσεων των διασυνοριακών και των εσωτερικών μεταφορών.

Οι διαδικασίες και η συχνότητα συντήρησης, η εκπαίδευση και τα προσόντα του προσωπικού συντήρησης και των κέντρων ελέγχου καθώς και το σύστημα διασφάλισης της ποιότητας που εφαρμόζεται στα κέντρα ελέγχου και συντήρησης των σχετικών φορέων εκμετάλλευσης πρέπει να εγγυώνται υψηλό επίπεδο ασφάλειας.

2.6.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

Οι διαδικασίες και η συχνότητα συντήρησης, η εκπαίδευση και τα προσόντα του προσωπικού συντήρησης και των κέντρων ελέγχου καθώς και το σύστημα διασφάλισης της ποιότητας που εφαρμόζεται από τους σχετικούς φορείς εκμετάλλευσης στα κέντρα ελέγχου και συντήρησης πρέπει να εγγυώνται υψηλό επίπεδο αξιοπιστίας και διαθεσιμότητας του συστήματος.

2.6.3. Τεχνική συμβατότητα

Η σύγκλιση των κανόνων επιχειρησιακής λειτουργίας των δικτύων καθώς και τα προσόντα των μηχανοδηγών, του εποχούμενου προσωπικού και του προσωπικού διαχείρισης της κυκλοφορίας πρέπει να εγγυώνται την αποτελεσματική λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος, λαμβανομένων υπόψη των διαφορετικών απαιτήσεων των διασυνοριακών και των εσωτερικών μεταφορών.

2.7. Εφαρμογές τηλεπληροφορικής στις επιβατικές και στις εμπορευματικές μεταφορές

2.7.1. Τεχνική συμβατότητα

Οι βασικές απαιτήσεις στον τομέα των εφαρμογών τηλεπληροφορικής που εγγυώνται κάποιο ελάχιστο ποιότητας εξυπηρέτησης των επιβατών και των πελατών του εμπορευματικού τομέα αφορούν ιδιαιτέρως την τεχνική συμβατότητα.

Για τις εφαρμογές αυτές πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα ώστε:

- οι βάσεις δεδομένων, τα λογισμικά και τα πρωτόκολλα επικοινωνίας δεδομένων να αναπτύσσονται έτσι

ώστε να εγγυώνται μέγιστες δυνατότητες ανταλλαγής δεδομένων, αφενός μεταξύ διαφόρων εφαρμογών και αφετέρου μεταξύ διαφόρων φορέων εκμετάλλευσης, με εξαίρεση τα απόρρητα εμπορικά δεδομένα,

- οι χρήστες να έχουν εύκολη πρόσβαση στις πληροφορίες.

2.7.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

Οι τρόποι χρήσης, διαχείρισης, προσαρμογής στα πρόσφατα δεδομένα και συντήρησης αυτών των βάσεων δεδομένων, λογισμικών και πρωτοκόλλων επικοινωνίας δεδομένων πρέπει να εγγυώνται την αποδοτικότητα των ανωτέρω συστημάτων και την ποιότητα εξυπηρέτησης.

2.7.3. Υγεία

Στις διεπαφές των συστημάτων αυτών με τους χρήστες, πρέπει να τηρείται το ελάχιστο επίπεδο κανόνων εργονομίας και προστασίας της υγείας.

2.7.4. Ασφάλεια

Για την αποθήκευση ή τη μετάδοση πληροφοριών που σχετίζονται με την ασφάλεια πρέπει να εξασφαλίζονται επαρκή επίπεδα ακεραιότητας και αξιοπιστίας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ «CE» ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

1. Στοιχεία διαλειτουργικότητας

Η δήλωση «CE» ισχύει για τα στοιχεία διαλειτουργικότητας που αφορά η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος και στα οποία αναφέρεται το άρθρο 3 του παρόντος διατάγματος. Τα στοιχεία αυτά διαλειτουργικότητας μπορεί να είναι:

1.1. Στοιχεία ευρείας χρήσεως

Είναι τα στοιχεία που δεν αφορούν ειδικά το σιδηροδρομικό σύστημα και μπορούν να χρησιμοποιούνται ως έχουν και σε άλλους τομείς.

1.2. Στοιχεία ευρείας χρήσεως με ειδικά χαρακτηριστικά

Είναι τα στοιχεία που καθ' αυτά δεν αφορούν ειδικά το σιδηροδρομικό σύστημα αλλά πρέπει να έχουν ειδικές επιδόσεις όταν χρησιμοποιούνται στο σιδηροδρομικό τομέα.

1.3. Ειδικά στοιχεία

Πρόκειται για στοιχεία ειδικά για σιδηροδρομικές εφαρμογές.

2. Πεδίο εφαρμογής

Η δήλωση «CE» αφορά:

- είτε την αξιολόγηση, από έναν ή περισσότερους κοινοποιημένους οργανισμούς, της εγγενούς συμμόρφωσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, εξεταζομένου μεμονωμένα, προς τις τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να πληροί,

- είτε την αξιολόγηση/εκτίμηση, από έναν ή περισσότερους κοινοποιημένους οργανισμούς, της καταλληλότητας χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, εξεταζομένου στο πλαίσιο της σιδηροδρομικής χρήσης, ειδικά στην περίπτωση που πρόκειται περί διεπαφών, σε σχέση με τις υπό επαλήθευση τεχνικές προδιαγραφές, ιδίως λειτουργικής φύσεως.

Οι διαδικασίες αξιολόγησης τις οποίες εφαρμόζουν οι κοινοποιημένοι οργανισμοί, στο στάδιο της μελέτης καθώς και της κατασκευής, διεξάγονται βάσει των ενοτήτων που ορίζονται στην απόφαση 768/2008/ΕΚ σύμφωνα με τις λεπτομέρειες που εμφαίνονται στις ΤΠΔ.

3. Περιεχόμενο της δήλωσης «CE»

Η δήλωση συμμόρφωσης «CE» ή καταλληλότητας χρήσης και τα συνοδευτικά έγγραφα πρέπει να φέρουν ημερομηνία και υπογραφή.

Η δήλωση πρέπει να συντάσσεται στην ίδια γλώσσα με εκείνη των οδηγιών χρήσεως και να περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

- τα στοιχεία αναφοράς του παρόντος διατάγματος,

- το όνομα και τη διεύθυνση του κατασκευαστή ή αντιπροσώπου του εγκατεστημένου στην Κοινότητα (πρέπει να σημειώνονται η εταιρική επωνυμία και η πλήρης διεύθυνση και, σε περίπτωση αντιπροσώπου, και η εταιρική επωνυμία του κατασκευαστή),

- την περιγραφή του στοιχείου διαλειτουργικότητας (οίκος κατασκευής, τύπος κ.λπ.),

- μνεία της διαδικασίας που ακολουθήθηκε για τη δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης (άρθρο 13 του παρόντος διατάγματος),

- όλα τα ειδικά χαρακτηριστικά του στοιχείου διαλειτουργικότητας, και ιδίως οι προϋποθέσεις χρήσης,

- την ονομασία και τη διεύθυνση του ή των κοινοποιημένων οργανισμών οι οποίοι παρενέβησαν στην ακολουθούμενη διαδικασία για την συμμόρφωση ή την καταλληλότητα χρήσης καθώς και την ημερομηνία του πιστοποιητικού εξέτασης, συνοδευόμενη, ενδεχομένως, από τη διάρκεια και τους όρους ισχύος του πιστοποιητικού,

- ενδεχομένως, τα στοιχεία αναφοράς των ευρωπαϊκών προδιαγραφών,

- το ονοματεπώνυμο του υπογράφοντος ο οποίος έχει εξουσιοδοτηθεί να δεσμεύει με την υπογραφή του τον κατασκευαστή ή αντιπρόσωπό του εγκατεστημένο στην Κοινότητα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΔΗΛΩΣΗ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗΣ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ «CE»

Η δήλωση επαλήθευσης «CE» και τα συνοδευτικά έγγραφα πρέπει να φέρουν ημερομηνία και υπογραφή.

Η δήλωση πρέπει να συντάσσεται στην ίδια γλώσσα όπως και ο τεχνικός φάκελος και να περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

- τα στοιχεία αναφοράς του παρόντος διατάγματος,

- το όνομα και τη διεύθυνση του αναθέτοντα φορέα ή του κατασκευαστή ή αντιπροσώπου του εγκατεστημένου στην Κοινότητα (πρέπει να σημειώνονται η εταιρική επωνυμία και η πλήρης διεύθυνση και, σε περίπτωση αντιπροσώπου, και η εταιρική επωνυμία του αναθέτοντα φορέα ή του κατασκευαστή),

- συνοπτική περιγραφή του υποσυστήματος,

- την ονομασία και τη διεύθυνση του κοινοποιημένου οργανισμού ο οποίος διεξήγαγε τον έλεγχο «CE» του άρθρου 18 του παρόντος διατάγματος,

- τα στοιχεία αναφοράς των εγγράφων που περιέχει ο τεχνικός φάκελος,

- όλες τις σχετικές προσωρινές ή οριστικές διατάξεις τις οποίες πρέπει να πληροί το υποσύστημα και, ιδιαίτερα, εάν συντρέχει λόγος, τους περιορισμούς ή τις προϋποθέσεις επιχειρησιακής λειτουργίας,

- εάν είναι προσωρινή, τη διάρκεια ισχύος της δήλωσης «CE»,
- το ονοματεπώνυμο του υπογράφοντος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗΣ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ «CE»

1. Εισαγωγή

Η επαλήθευση «CE» είναι η διαδικασία με την οποία ένας κοινοποιημένος οργανισμός επαληθεύει και πιστοποιεί ότι το υποσύστημα είναι:

- σύμφωνο προς τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος,
- σύμφωνο προς άλλες κανονιστικές διατάξεις οι οποίες εφαρμόζονται σύμφωνα με τη συνθήκη, και μπορεί να τεθεί σε χρήση.

2. Στάδια

Η επαλήθευση του υποσυστήματος περιλαμβάνει τα ακόλουθα στάδια:

- εν γένει μελέτη,
- παραγωγή: κατασκευή του υποσυστήματος, όπου βασικά περιλαμβάνονται οι τεχνικές εργασίες κατασκευής, η κατασκευή, η συναρμολόγηση των στοιχείων, η ρύθμιση του συνόλου,
- δοκιμές του περατωθέντος υποσυστήματος.

Για το στάδιο μελέτης (συμπεριλαμβανομένων των δοκιμών τύπων) και για το στάδιο παραγωγής, ο αιτών μπορεί να υποβάλλει αίτηση για αξιολόγηση ως πρώτο βήμα.

Στην περίπτωση αυτή, η εν λόγω αξιολόγηση ή αξιολογήσεις καταλήγουν σε μία ή περισσότερες ενδιάμεσες δηλώσεις επαλήθευσης (ΕΔΕ) που εκδίδονται από το κοινοποιημένο οργανισμό που επιλέγει ο αιτών, ο οποίος, με τη σειρά του, συντάσσει «Δήλωση CE για ενδιάμεση συμβατότητα υποσυστήματος» για τα σχετικά στάδια.

3. Πιστοποιητικό

Ο κοινοποιημένος οργανισμός ο οποίος είναι αρμόδιος για την επαλήθευση «CE» αξιολογεί τη μελέτη και την παραγωγή του υποσυστήματος και συντάσσει το πιστοποιητικό επαλήθευσης που προορίζεται για τον αιτούντα ο οποίος, με τη σειρά του, συντάσσει τη δήλωση επαλήθευσης «CE» που προορίζεται για την εποπτεύουσα αρχή του κράτους μέλους όπου βρίσκεται ή/και έχει τεθεί σε χρήση το υποσύστημα.

Εφόσον υπάρχουν, ο κοινοποιημένος οργανισμός λαμβάνει υπόψη του τις ΕΔΕ και, για να εκδώσει το πιστοποιητικό επαλήθευσης «CE»:

- ελέγχει ότι το υποσύστημα:
- καλύπτεται από τις σχετικές ΕΔΕ μελέτης και παραγωγής, εάν ο αιτών έχει υποβάλει αίτηση στο κοινοποιημένο οργανισμό για τα δύο αυτά στάδια, ή
- αντιστοιχεί, όπως παράγεται, προς όλες τις πτυχές που καλύπτονται από την ΕΔΕ μελέτης που χορηγείται στον αιτούντα, εάν υπέβαλε αίτηση στο κοινοποιημένο οργανισμό μόνο για το στάδιο μελέτης,
- ελέγχει ότι καλύπτουν ορθώς την απαίτηση της ΤΠΔ και αξιολογεί τα στοιχεία μελέτης και παραγωγής που δεν καλύπτονται από την ή τις ΕΔΕ μελέτης ή/και παραγωγής.

4. Τεχνικός φάκελος

Ο τεχνικός φάκελος ο οποίος συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης πρέπει να έχει συσταθεί από τα ακόλουθα:

- για την υποδομή: σχέδια των τεχνικών έργων, πρακτικά παραλαβής των έργων εκσκαφής και του οπλισμού, εκθέσεις δοκιμών και ελέγχου για το σκυρόδεμα κ.λπ.,
- για τα λοιπά υποσυστήματα: κατασκευαστικά γενικά σχέδια και σχέδια λεπτομερειών που τηρήθηκαν, ηλεκτρολογικά και υδραυλικά διαγράμματα, διαγράμματα κυκλωμάτων χειρισμού, περιγραφή των συστημάτων πληροφορικής και των αυτοματισμών, οδηγίες λειτουργίας και συντήρησης κ.λπ.,
- κατάλογο των στοιχείων διαλειτουργικότητας στα οποία αναφέρεται το άρθρο 3 του παρόντος διατάγματος τα οποία είναι ενσωματωμένα στο υποσύστημα,
- αντίγραφα των δηλώσεων συμμόρφωσης «CE» ή καταλληλότητας χρήσης, τα οποία πρέπει να συνοδεύουν τα εν λόγω κατασκευαστικά στοιχεία, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 του παρόντος διατάγματος, τα οποία συνοδεύονται, εάν συντρέχει λόγος, από τα αντίστοιχα στοιχεία υπολογισμού και από αντίγραφο των πρακτικών των δοκιμών και εξετάσεων που έχουν διεξαγάγει οι κοινοποιημένοι οργανισμοί βάσει των κοινών τεχνικών προδιαγραφών,
- εφόσον υπάρχουν, οι ΕΔΕ, και στην περίπτωση αυτή, η (οι) δήλωση(-εις) ενδιάμεσης συμμόρφωσης «CE» που συνοδεύουν το πιστοποιητικό επαλήθευσης «CE», και περιλαμβάνουν το αποτέλεσμα της επαλήθευσης από τον κοινοποιημένο οργανισμό,
- βεβαίωση του κοινοποιημένου οργανισμού ο οποίος είναι επιφορτισμένος με την επαλήθευση «CE», με την οποία βεβαιώνεται ότι το έργο είναι σύμφωνο προς τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος, συνοδευόμενη από τα αντίστοιχα φύλλα υπολογισμού και θεωρημένη με τη φροντίδα του οργανισμού, και η οποία περιλαμβάνει, κατά περίπτωση, τις επιφυλάξεις που διατυπώθηκαν κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης των εργασιών και δεν έχουν αρθεί. Επίσης η βεβαίωση συνοδεύεται από τις εκθέσεις επίσκεψης και ελέγχου τις οποίες έχει συντάξει ο οργανισμός στο πλαίσιο της αποστολής του, όπως διευκρινίζεται στα σημεία 5.3 και 5.4.

5. Επιτήρηση

5.1. Σκοπός της επιτήρησης «CE» είναι να εξασφαλιστεί ότι, κατά τη διάρκεια της κατασκευής του υποσυστήματος, τηρήθηκαν οι υποχρεώσεις που απορρέουν από τον τεχνικό φάκελο.

5.2. Ο κοινοποιημένος οργανισμός ο επιφορτισμένος με την επαλήθευση της εκτέλεσης πρέπει να έχει συνεχώς πρόσβαση στα εργοτάξια, στα εργοστάσια, στους χώρους αποθήκευσης και, εάν συντρέχει λόγος, προκατασκευής, στις εγκαταστάσεις δοκιμών και εν γένει σε όλους τους χώρους στους οποίους μπορεί να κρίνει αναγκαία την πρόσβασή του για την εκτέλεση της αποστολής του. Ο αιτών οφείλει να του παραδίδει ή να φροντίζει να του παραδίδονται όλα τα αναγκαία για το σκοπό αυτό έγγραφα, και ιδίως τα σχέδια εκτέλεσης και ο τεχνικός φάκελος που αφορούν το υποσύστημα.

5.3. Ο κοινοποιημένος οργανισμός ο επιφορτισμένος με την επαλήθευση της εκτέλεσης πραγματοποιεί κατά τακτά διαστήματα ελέγχους προκειμένου να βεβαιωθεί ότι τηρούνται οι διατάξεις του παρόντος διατάγματος. Με την ευκαιρία αυτή χορηγεί έκθεση ελέγχου στους υπεύθυνους για την εκτέλεση. Μπορεί να χρειάζεται

να καλείται στο εργοτάξιο σε ορισμένες φάσεις του έργου.

5.4. Εξάλλου, ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να πραγματοποιεί αιφνιδιαστικές επισκέψεις στο εργοτάξιο ή στα εργοστάσια. Με την ευκαιρία των επισκέψεων αυτών ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να διενεργεί πλήρεις ή μερικούς ελέγχους. Χορηγεί έκθεση επίσκεψης και, ενδεχομένως, έκθεση ελέγχου στους υπευθύνους για την εκτέλεση.

5.5. Για την έκδοση της δήλωσης καταλληλότητας «CE», για τη χρήση στην οποία αναφέρεται το παράρτημα IV τμήμα 2, ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να επιβλέπει τα υποσυστήματα στα οποία έχει τοποθετηθεί στοιχείο διαλειτουργικότητας προκειμένου να διαπιστώσει, όποτε το απαιτεί η αντίστοιχη ΤΠΔ, την καταλληλότητά του για χρήση στο σιδηροδρομικό περιβάλλον για το οποίο προορίζεται.

6. Υποβολή φακέλου

Ο αιτών υποβάλλει τον πλήρη φάκελο κατά το σημείο 4 προς υποστήριξη πιστοποιητικού ΕΔΕ, εφόσον υπάρχει, εκδοθέντος από τον αρμόδιο κοινοποιημένο οργανισμό, ή προς υποστήριξη του πιστοποιητικού συμμόρφωσης το οποίο εκδίδει ο κοινοποιημένος οργανισμός που είναι επιφορτισμένος με την επαλήθευση του υποσυστήματος σε κατάσταση λειτουργίας. Ο φάκελος επισυνάπτεται στο πιστοποιητικό ΕΔΕ ή/και τη δήλωση επαλήθευσης «CE» την οποία ο αιτών υποβάλλει στην εποπτεύουσα αρχή του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους.

Ο αιτών διατηρεί αντίγραφο του φακέλου καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του υποσυστήματος. Ο φάκελος διαβιβάζεται στα άλλα κράτη μέλη, εφόσον το ζητήσουν.

7. Δημοσίευση

Κάθε κοινοποιημένος οργανισμός δημοσιεύει τακτικά τις σχετικές πληροφορίες όσον αφορά:

- τις αιτήσεις επαλήθευσης «CE» που παρέλαβε,
- τις ΕΔΕ που χορηγήθηκαν ή απορρίφθηκαν,
- τα πιστοποιητικά επαλήθευσης που χορηγήθηκαν ή των οποίων δεν εγκρίθηκε η χορήγηση.
- τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης των οποίων δεν εγκρίθηκε η χορήγηση.

8. Γλώσσα

Οι φάκελοι και η αλληλογραφία σχετικά με τις διαδικασίες επαλήθευσης «CE» συντάσσονται στην Ελληνική.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΠΡΟΣ ΕΛΕΓΧΟ ΓΙΑ ΤΗ ΘΕΣΗ ΣΕ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΔΕΝ ΤΗΡΟΥΝ ΤΙΣ ΤΠΔ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΤΩΝ ΕΘΝΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ

1. Κατάλογος παραμέτρων

1.1. Γενικό υλικό τεκμηρίωσης

Γενικό υλικό τεκμηρίωσης (περιλαμβάνονται η περιγραφή νέου, ανακαινισμένου ή αναβαθμισμένου οχήματος και πληροφορίες σχετικές με τη σκοπούμενη χρήση, τη μελέτη, την επισκευή, την επιχειρησιακή λειτουργία και τη συντήρησή του, τεχνικός φάκελος κ.λπ.

1.2. Φέρουσα κατασκευή και μηχανικά μέρη

Μηχανική ακεραιότητα και διεπαφή μεταξύ οχημάτων (περιλαμβάνονται μηχανισμός έλξης και πρόσκρουσης, διάδρομοι ενδοεπικοινωνίας), αντοχή της φέρουσας κατασκευής του οχήματος και του εξοπλισμού του (π.χ. καθίσματα), ικανότητα μεταφοράς φορτίου, παθητική ασφάλεια (περιλαμβάνονται η αντοχή σε σύγκρουση εσωτερικού και εξωτερικού).

1.3. Διάδραση τροχιάς και περιτύπωση

Μηχανικές διεπαφές με την υποδομή (περιλαμβάνονται η στατική και η δυναμική συμπεριφορά, περιθώρια και ανοχές, το περιτύπωμα, μηχανισμός κύλισης κ.λπ.).

1.4. Εξοπλισμός πέδησης

Στοιχεία σχετικά με την πέδηση (περιλαμβάνονται η προστασία από ολίσθηση των τροχών, ο έλεγχος της πέδησης, και οι επιδόσεις της πέδησης κατά τη λειτουργία, την πέδηση ανάγκης και την πέδηση στάθμευσης).

1.5. Στοιχεία σχετιζόμενα με τους επιβάτες

Εγκαταστάσεις για τους επιβάτες και περιβάλλον για τους επιβάτες (περιλαμβάνονται παράθυρα και θύρες για επιβάτες, απαιτήσεις για άτομα μειωμένης κινητικότητας κ.λπ.).

1.6. Περιβαλλοντικές συνθήκες και αεροδυναμικά φαινόμενα

Επιδράσεις του περιβάλλοντος στο όχημα και επιδράσεις του οχήματος στο περιβάλλον (περιλαμβάνονται οι αεροδυναμικές συνθήκες καθώς και η διεπαφή μεταξύ του οχήματος και του παρατρόχιου μέρους του σιδηροδρομικού συστήματος και η διεπαφή με το εξωτερικό περιβάλλον).

1.7. Απαιτήσεις εξωτερικής προειδοποίησης, σήμανσης, λειτουργιών και ακεραιότητας λογισμικού

Εξωτερικές προειδοποιήσεις, σημάνσεις, λειτουργίες και ακεραιότητα λογισμικού, π.χ. λειτουργίες σχετιζόμενες με την ασφάλεια που έχουν επίπτωση στη συμπεριφορά της αμαξοστοιχίας και στην ενδοαμαξοστοιχιακή επικοινωνία.

1.8. Εποχούμενα συστήματα τροφοδοσίας ισχύος και ελέγχου

Εποχούμενα συστήματα πρόωσης, ισχύος και ελέγχου, περιλαμβανόμενων της διεπαφής του οχήματος με την υποδομή τροφοδοσίας ισχύος και όλων των πτυχών ηλεκτρομαγνητικής συμβατότητας.

1.9. Εγκαταστάσεις για το προσωπικό, διεπαφές και περιβάλλον

Εποχούμενες εγκαταστάσεις, διεπαφές, συνθήκες και περιβάλλον εργασίας για το προσωπικό (περιλαμβάνονται ο θάλαμος οδηγήσεως, η διεπαφή μηχανοδηγού και μηχανημάτων).

1.10. Πυρασφάλεια και εκκένωση

1.11. Εξυπηρέτηση

Εποχούμενες εγκαταστάσεις και διεπαφές για την εξυπηρέτηση.

1.12. Εποχούμενος έλεγχος, χειρισμός και σηματοδότηση

Το σύνολο του εποχούμενου εξοπλισμού που είναι αναγκαίος για την ασφάλεια καθώς και για τον χειρισμό και τον έλεγχο των κινήσεων των αμαξοστοιχιών που έχουν έγκριση για να κυκλοφορούν στο δίκτυο και οι επιπτώσεις του στο παρατρόχιο μέρος του σιδηροδρομικού συστήματος.

1.13. Ειδικές επιχειρησιακές απαιτήσεις

Ειδικές επιχειρησιακές απαιτήσεις για οχήματα (περιλαμβάνονται η κατάσταση υποβάθμισης, η περισυλλογή οχήματος, κ.λπ.)

1.14. Σημεία σχετιζόμενα με τα εμπορεύματα

Οι απαιτήσεις οι ειδικές των εμπορευμάτων και του περιβάλλοντος (περιλαμβάνονται εγκαταστάσεις απαιτούμενες ειδικά για επικίνδυνα εμπορεύματα).

Οι εξηγήσεις και τα παραδείγματα που απαντούν ανωτέρω σε πλαγιογραφή έχουν μόνο πληροφοριακό χαρακτήρα και δεν αποτελούν ορισμούς των παραμέτρων.

2. Κατάταξη κανόνων

Οι εθνικοί κανόνες σχετικά με τις ανωτέρω παραμέτρους κατατάσσονται σε μία από τις ακόλουθες τρεις ομάδες. Εξαιρούνται οι καθαρά τοπικού χαρακτήρα κανόνες και περιορισμοί. Η επαλήθευσή τους αποτελεί μέρος των ελέγχων που πρέπει να καθιερωθούν με συμφωνία σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και διαχειριστών υποδομής.

Ομάδα Α

Η ομάδα Α περιλαμβάνει:

- διεθνή πρότυπα,
- εθνικούς κανόνες που θεωρούνται ισοδύναμοι από άποψη σιδηροδρομικής ασφάλειας προς τους εθνικούς κανόνες άλλων κρατών μελών.

Ομάδα Β

Η ομάδα Β περιλαμβάνει κάθε κανόνα που δεν εμπίπτει στο πεδίο της ομάδας Α ή Γ, ή που δεν έχει ακόμη μπορέσει να ταξινομηθεί σε μία εξ αυτών.

Ομάδα Γ

Η ομάδα Γ περιλαμβάνει τους κανόνες που είναι απολύτως απαραίτητοι και σχετίζονται με τα τεχνικά χαρακτηριστικά της υποδομής, με στόχο την ασφαλή και διαλειτουργική εκμετάλλευση στο δίκτυο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΥΠΟΨΗ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ ΓΙΑ ΤΗ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ

1. Ο οργανισμός, ο διευθυντής του και το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με την εκτέλεση των εργασιών επαλήθευσης δεν μπορούν να παρεμβαίνουν ούτε άμεσα ούτε ως αντιπρόσωποι στη μελέτη, στην κατασκευή, την εκτέλεση, την εμπορία ή τη συντήρηση των στοιχείων διαλειτουργικότητας ή των υποσυστημάτων, ούτε στη χρήση τους. Αυτό δεν αποκλείει τη δυνατότητα ανταλλαγής τεχνικών πληροφοριών μεταξύ του κατασκευαστή και του οργανισμού.

2. Ο οργανισμός και το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με τον έλεγχο οφείλουν να εκτελούν τις εργασίες επαλήθευσης με τη μέγιστη επαγγελματική ακεραιότητα και τη μέγιστη τεχνική επάρκεια και να αγνοούν πιέσεις και προτροπές, ιδίως οικονομικής φύσεως, που θα ήταν δυνατόν να επηρεάσουν την κρίση τους ή τα αποτελέσματα του ελέγχου τους, ιδιαίτερα εάν προέρχονται από πρόσωπα ή ομάδες προσώπων που έχουν συμφέρον από τα αποτελέσματα των ελέγχων.

Ειδικότερα, ο οργανισμός και το προσωπικό που επιφορτίζεται με τους ελέγχους πρέπει να είναι λειτουργικώς ανεξάρτητοι από τις αρχές τις αρμόδιες για την έκδοση των εγκρίσεων θέσης σε λειτουργία στο πλαίσιο του παρόντος διατάγματος, των εγκρίσεων στο πλαίσιο της Οδηγίας 95/18/ΕΚ και των πιστοποιητικών ασφαλείας στο πλαίσιο της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ καθώς και ανεξάρτητοι από τα όργανα τα αρμόδια για τη διεξαγωγή των ερευνών σε περίπτωση ατυχήματος.

3. Ο οργανισμός πρέπει να διαθέτει το αναγκαίο προσωπικό και τα αναγκαία μέσα για να επιτελεί με ικανοποιητικό τρόπο τα τεχνικά και διοικητικά καθήκοντα που συνδέονται με την εκτέλεση των επαληθεύσεων. Ομοίως, πρέπει να έχει πρόσβαση στο υλικό που είναι αναγκαίο για τους έκτακτους ελέγχους.

4. Το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με τους ελέγχους πρέπει να διαθέτει:

- καλή τεχνική και επαγγελματική κατάρτιση,
- ικανοποιητική γνώση των απαιτήσεων σχετικά με τους ελέγχους που διεξάγει και επαρκή πρακτική εμπειρία των ελέγχων αυτών,
- την απαιτούμενη ικανότητα για τη σύνταξη των πιστοποιητικών, των πρακτικών και των εκθέσεων που αποδεικνύουν ότι οι έλεγχοι έχουν πράγματι διεξαχθεί.

5. Πρέπει να υπάρχει εγγύηση για την ανεξαρτησία του προσωπικού που είναι επιφορτισμένο με τους ελέγχους. Η αμοιβή κάθε υπαλλήλου δεν πρέπει να εξαρτάται ούτε από το πλήθος ελέγχων που διενεργεί ούτε από τα αποτελέσματα των ελέγχων αυτών.

6. Ο οργανισμός οφείλει να συνάπτει σύμβαση ασφάλισης αστικής ευθύνης, εκτός εάν η ευθύνη αυτή καλύπτεται από το κράτος βάσει του εθνικού δικαίου ή εάν οι έλεγχοι διενεργούνται απευθείας από το κράτος.

7. Το προσωπικό του οργανισμού δεσμεύεται από το επαγγελματικό απόρρητο για οτιδήποτε περιέρχεται στη γνώση του κατά την άσκηση των καθηκόντων του (πλην έναντι των αρμόδιων διοικητικών αρχών και των φορέων διερεύνησης ατυχημάτων του κράτους στο οποίο ασκεί τις δραστηριότητές του καθώς των φορέων διερεύνησης ατυχημάτων που είναι αρμόδιοι για τη διερεύνηση ατυχημάτων που οφείλονται σε βλάβη ελεγμένων στοιχείων ή υποσυστημάτων διαλειτουργικότητας) στο πλαίσιο του παρόντος διατάγματος ή οποιασδήποτε διάταξης εσωτερικού δικαίου που αποσκοπεί στην εφαρμογή της.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IX

ΦΑΚΕΛΟΣ ΓΙΑ ΑΙΤΗΣΗ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΗΣ

Κατά την υποβολή της αίτησης για παρέκκλιση, τα κράτη μέλη πρέπει να καταθέτουν τα ακόλουθα έγγραφα:

α) τυπική επιστολή με την οποία γνωστοποιείται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή η προβλεπόμενη παρέκκλιση·

β) φάκελο, συνημμένο στην επιστολή, όπου περιέχονται τουλάχιστον:

- περιγραφή εργασιών, αγαθών και υπηρεσιών που αποτελούν το αντικείμενο της παρέκκλισης. Σημειώνονται οι βασικές ημερομηνίες, η γεωγραφική κατάσταση καθώς και ο λειτουργικός και τεχνικός τομέας,
- ακριβής αναφορά στις ΤΠΔ (ή σε μέρη τους) για τις οποίες ζητείται παρέκκλιση,
- ακριβής αναφορά και λεπτομέρειες εναλλακτικών διατάξεων που θα εφαρμοστούν,
- για τις αιτήσεις που υποβάλλονται στο πλαίσιο της περίπτωσης (α) της παραγράφου 1 του άρθρου 9, αιτιολόγηση σχετικά με το προχωρημένο στάδιο εξέλιξης του έργου,
- αιτιολόγηση της παρέκκλισης, όπου περιλαμβάνονται οι κύριοι λόγοι φύσεως τεχνικής, οικονομικής, εμπορικής, επιχειρησιακής ή/και διοικητικής,

- κάθε άλλο στοιχείο που δικαιολογεί την αίτηση παρέκκλισης,
- περιγραφή των μέτρων που το κράτος μέλος σκοπεύει να λάβει ώστε να προαχθεί η τελική διαλειτουργικότητα του έργου. Εάν πρόκειται για ελάσσονα παρέκκλιση, η περιγραφή αυτή δεν ζητείται.

Ο φάκελος πρέπει να υποβάλλεται τόσο σε χαρτί όσο και σε μορφή ηλεκτρονικών αρχείων. Έτσι θα είναι δυνατή η διανομή του φακέλου στα μέλη της επιτροπής.

Άρθρο 38
Έναρξη ισχύος

1. Η ισχύς του παρόντος διατάγματος αρχίζει από την 19η Ιουλίου 2010.

2. Στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων αναθέτουμε τη δημοσίευση του παρόντος διατάγματος, στους Υπουργούς Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων αναθέτουμε την εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 30 Σεπτεμβρίου 2010

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΑΡΟΛΟΣ ΓΡ. ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ	**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ**

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΩΛΗΣΗΣ Φ.Ε.Κ.

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Βασ. Όλγας 227	**23104 23956**	**ΚΟΜΟΤΗΝΗ** - Δημοκρατίας 1	**25310 22858**
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Ευρυπίδου 63	**210 4135228**	**ΛΑΡΙΣΑ** - Διοικητήριο	**2413 506449**
ΠΑΤΡΑ - Πανεπιστημίου 254 -Κτήριο Β	**2613 613428**	**ΗΡΑΚΛΕΙΟ** - Πεδιάδος 2	**2810 300781**
ΙΩΑΝΝΙΝΑ - Διοικητήριο	**26510 87215**	**ΜΥΤΙΛΗΝΗ** - Πλ. Κωνσταντινουπόλεως 1	**2251 352100**

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΦΥΛΛΩΝ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Σε έντυπη μορφή:

- Για τα Φ.Ε.Κ. από 1 έως 16 σελίδες σε 1 € προσαυξανόμενη κατά 0,20 € για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού.
- Για τα φωτοαντίγραφα Φ.Ε.Κ. σε 0,15 € ανά σελίδα.

Σε μορφή DVD/CD:

Τεύχος	Ετήσια έκδοση	Τριμηνιαία έκδοση	Μηνιαία έκδοση
Α΄	150 €	40 €	15 €
Β΄	300 €	80 €	30 €
Γ΄	50 €	–	–
Υ.Ο.Δ.Δ.	50 €	–	–
Δ΄	110 €	30 €	–

Τεύχος	Ετήσια έκδοση	Τριμηνιαία έκδοση	Μηνιαία έκδοση
Α.Α.Π.	110 €	30 €	-
Ε.Β.Ι.	100 €	–	-
Α.Ε.Δ.	5 €	–	-
Δ.Δ.Σ.	200 €	–	20 €
Α.Ε.–Ε.Π.Ε. και **Γ.Ε.Μ.Η.**	–	–	100 €

- Η τιμή πώλησης μεμονωμένων Φ.Ε.Κ. σε μορφή cd-rom από εκείνα που διατίθενται σε ψηφιακή μορφή και μέχρι 100 σελίδες, σε 5 € προσαυξανόμενη κατά 1 € ανά 50 σελίδες.
- Η τιμή πώλησης σε μορφή cd-rom/dvd, δημοσιευμάτων μιας εταιρείας στο τεύχος Α.Ε.-Ε.Π.Ε. και Γ.Ε.ΜΗ. σε 5 € ανά έτος.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΣΤΟΛΗ Φ.Ε.Κ.: Τηλεφωνικά: 210 4071010 - fax: 210 4071011 - internet: http://www.et.gr

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

Τεύχος	Έντυπη μορφή
Α΄	225 €
Β΄	320 €
Γ΄	65 €
Υ.Ο.Δ.Δ.	65 €
Δ΄	160 €
Α.Α.Π.	160 €

Τεύχος	Έντυπη μορφή
Α.Ε.Δ.	10 €
Α.Ε.-Ε.Π.Ε. και **Γ.Ε.Μ.Η.**	2.250 €
Δ.Δ.Σ.	225 €
Α.Σ.Ε.Π.	70 €
Ε.Β.Ι.	65 €

- Το τεύχος Α.Σ.Ε.Π. (έντυπη μορφή) θα αποστέλλεται σε συνδρομητές ταχυδρομικά, με την επιβάρυνση των 70 €, ποσό το οποίο αφορά τα ταχυδρομικά έξοδα..

- Η καταβολή γίνεται σε όλες τις Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες (Δ.Ο.Υ.). Το πρωτότυπο διπλότυπο (έγγραφο αριθμ. πρωτ. 9067/28.2.2005 2η Υπηρεσία Επιτρόπου Ελεγκτικού Συνεδρίου) με φροντίδα των ενδιαφερομένων, πρέπει να αποστέλλεται ή να κατατίθεται στο Εθνικό Τυπογραφείο (Καποδιστρίου 34, Τ.Κ. 104 32 Αθήνα).
- Σημειώνεται ότι φωτοαντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές Επιταγές για την εξόφληση της συνδρομής, δεν γίνονται δεκτά και θα επιστρέφονται.
- Οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης, τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, τα μέλη της Ένωσης Ιδιοκτητών Ημερησίου Τύπου Αθηνών και Επαρχίας, οι τηλεοπτικοί και ραδιοφωνικοί σταθμοί, η Ε.Σ.Η.Ε.Α, τα τριτοβάθμια συνδικαλιστικά Όργανα και οι τριτοβάθμιες επαγγελματικές ενώσεις δικαιούνται έκπτωσης πενήντα τοις εκατό (50%) επί της ετήσιας ταχυδρομικής συνδρομής.
- Το ποσό υπέρ ΤΑ.Π.Ε.Τ. [5% επί του ποσού συνδρομής (τρέχον έτος + παλαιότητα)], καταβάλλεται ολόκληρο (Κ.Α.Ε. 3512) και υπολογίζεται πριν την έκπτωση.
- Στην Ταχυδρομική συνδρομή του τεύχους Α.Σ.Ε.Π. δεν γίνεται έκπτωση.

Πληροφορίες για δημοσιεύματα που καταχωρούνται στα Φ.Ε.Κ. στο τηλ.: 210 5279000.

Φωτοαντίγραφα παλαιών Φ.Ε.Κ.: Μάρνη 8, τηλ.: 210 8220885, 210 8222924, 210 5279050.

Τα φύλλα όλων των τευχών της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως διατίθενται δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή στην ιστοσελίδα του Εθνικού Τυπογραφείου (www.et.gr)

ΟΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΟΛΙΤΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ ΑΠΟ 08:00 ΜΕΧΡΙ 13:00

01000181112101000024

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: http://www.et.gr – e-mail: webmaster.et@et.gr